

**AS FEITORIAS DE URZELA E
O TRÁFICO DE ESCRAVOS:
GEORG TAMS, JOSÉ RIBEIRO DOS SANTOS
E OS NEGÓCIOS DA ÁFRICA CENTRO-OCIDENTAL
NA DÉCADA DE 1840***

*Maria Cristina Cortez Wissenbach***

Na obra *Visita às possessões portuguesas na costa occidental d'África*, de 1850,¹ o médico alemão Georg Tams relata as viagens que realizou às partes meridionais da África, entre os anos de 1841 e 1842, assistindo a uma expedição comercial, arquitetada por um negociante português estabelecido em Hamburgo. Animado pelo desejo de registrar as potencialidades do comércio africano e atento às dinâmicas do tráfico de escravos, Tams descreve pormenorizadamente a vida econômica e social de cidades como Benguela, Luanda e Novo Redondo e outros vilarejos luso-africanos, bem como territórios africanos fora do domínio português, como o reino de Ambriz. Ao longo dos trajetos pela costa, depara-se com situações características de um co-

* Estudo realizado com apoio da Fundação Biblioteca Nacional, PNP – Programa Nacional de Apoio à Pesquisa, e da FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

** Professora do Departamento de História, USP.

¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas na costa occidental d'África*, por George Tams, doutor em medicina, com uma introdução e anotações, em dois volumes. Vertida do inglês por M. G. C. L. Porto: Typographia da Revista, 1850. Edição utilizada no presente ensaio, a partir do exemplar localizado na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

mércio considerado ilegal, marcado por uma dinâmica imposta pela presença do esquadrão marítimo britânico e pelas leis europeias antitráfico. Descreve as hierarquias sociais comprometidas com esses negócios – dos grandes mercadores europeus, brasileiros e luso-africanos, às autoridades metropolitanas e aos fiscais alfandegários, chegando aos canoieiros africanos e demais trabalhadores dos portos; localiza agentes, feitorias de várias nacionalidades e barracões improvisados, que se espalhavam por praias ermas e pequenos ancoradouros em zonas quase despovoadas, “essas bellas solidões” que, segundo Tams, só eram atravessadas quando os apanhadores de escravos as atingiam.²

Empreendimento cuja natureza não fica essencialmente clara e que teve como principal articulador o Cônsul Geral de Portugal nas cidades hanseáticas, José Ribeiro dos Santos, Tams acompanhava uma expedição comercial de “tão extraordinárias dimensões empreendida às custas de um só particular”.³ Composta por seis navios fundeados nos portos do rio Elba – Hamburgo e Altona – fora preparada ao longo dos anos de 1840 e 1841 e abundantemente provida de produtos adequados às necessidades dos mercados africanos e ao gosto dos residentes europeus, conforme as indicações de agentes do negociante na África. De outra parte, uma dose de sofisticação marcava o empreendimento: era servido não só por um profissional médico – o próprio Tams – como por um secretário, versado em línguas que atendiam diretamente às demandas do cônsul e por dois jovens naturalistas, encarregados de realizar investigações de campo. Além disso, faziam parte dos navios provisões da melhor qualidade, um cozinheiro italiano, livros incorporados em quantidade suficiente para montar uma pequena biblioteca de viagem e, entre os tripulantes, uma pequena banda de músicos e “um jovem italiano que tocava admiravelmente uma harmônica de vidro”. Por fim, adicionando um tom a mais à expedição, depois de cerca de seis meses de viagem e de negociações em diversos pontos da costa, em janeiro de 1842, ela foi abalada dramaticamente com a morte de seu chefe em terras africanas, comunicada com pesar às autoridades metropolitanas. Além do cônsul geral, José Ribeiro dos Santos, os “ares

² Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, volume I, p. 98.

³ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, volume I, p. 43.

corrompidos” da costa africana já haviam vitimado, anteriormente, três dos colaboradores europeus: os dois jovens botânicos, Mr. Wrede, de Hanover e Mr. Grossbendner, de Hamburgo, e o secretário particular do cônsul.

Dispõe-se de poucas notícias sobre o autor da obra. Médico, estabelecido em Hamburgo –Altona – aparece nos inventários de tratados médicos como autor de uma tese defendida num hospital de Kiel, norte da Alemanha, em 1838.⁴ Beatrix Heintze, angolista do Frobenius Institut, menciona-o em trechos de seu estudo sobre os viajantes alemães que percorreram as regiões subsaarianas no século XIX e que produziram material etnográfico.⁵ Fornece alguns dados biográficos, destaca o pioneirismo de sua viagem, ocorrida ainda na primeira metade do século e o fato de o autor compor o grupo mais amplo de médicos que se dirigiam à África, a serviço das tripulações navais: entre outros, Adolph Bastian – o fundador da etnologia alemã; Brun, Buchner, Falkenstein, Wolf e o próprio Tams.⁶ Numa obra mais recente, Heintze dá ênfase ao cariz ideológico do relato, transcrevendo preleções do autor nas quais se evidenciam sua sensibilidade diante da condição dos escravos e a firme posição abolicionista.⁷

Apesar das informações escassas sobre o autor, a menção à obra de Tams aparece de forma recorrente na produção historiográfica que tratou das realidades africanas em contato com o mundo atlântico do século XIX. Partes do seu agudo e sensível relato foram usadas como

⁴ Georg Tams, “Conspectus luxationum et fracturarum, quae a mense octobr. a. 1837 ad euden usque a. 1838 in nosocomio region Fredericiano Kiliensi tractatae sunt” (Dissertatio inauguralis: Kiliae, Mohr, 1839). Além deste, e possivelmente como resultado da viagem a Angola, seu nome aparece mencionado num arrolamento científico de autoria de Wilhelm B. R. H. Dunker, *Index molluscorum quae in itinere ad Guineam inferiorem collegit Georgis Tams*, Cassel: T. Fisher, 1853.

⁵ Beatrix Heintze, *Ethnographic Appropriations: German Exploration and Fieldwork in West-Central Africa*, Lisboa: II CT, Série Separata, 2002, p. 5.

⁶ Beatrix Heintze, *Ethnographic Appropriations*, p. 24.

⁷ Beatrix Heintze, *Exploradores alemães em Angola (1611-1954). Apropriações etnográficas entre comércio de escravos, colonialismo e ciência*, Tradução do alemão por Rita Coelho-Brandes e Marina Santos, Berlin, 2010, www.frobenius-institut.de, acessado em 29/08/2010, biografia de Tams entre as páginas 391-394. O texto foi consultado ainda no original disponibilizado, cujo acesso foi generosamente permitido pela autora, a quem agradeço por isso e também por seus comentários e correções.

fonte histórica nos estudos que procuraram reconstituir as sociedades da África centro-ocidental, como também naqueles que focalizaram os movimentos do tráfico de escravos, numa fase significativa de sua história.⁸ No primeiro grupo, situam-se os trabalhos que destacaram a fisionomia diversificada da sociedade da Angola portuguesa e a importância de uma classe de negociantes diretamente relacionada tanto ao tráfico de escravos, quanto aos novos projetos capazes de reanimar o comércio africano; entre outros autores, Mário António Fernandes de Oliveira, Anne Stamm e, mais recentemente, Joseph Miller, Jill Dias e Isabel de Castro Henriques.⁹ No segundo grupo, mencionam-se os que avaliaram as dinâmicas do comércio de escravos numa fase em que o ápice da exportação de cativos para o Brasil e para Cuba coincidia com tentativas cada vez maiores de conter o movimento dos negreiros. Em foco os expressivos anos de 1840, caracterizados pela presença do esquadrão britânico vigiando os espaços atlânticos, da elaboração dos tratados e da implantação das comissões mistas luso-britânicas e dos tribunais de presas, de um lado, e, de outro, pela conivência das autoridades portuguesas – metropolitanas e provinciais – comprometidas com a sobrevivência de um trato altamente lucrativo. Estudos pioneiros, tais como o de Mary Karash, Leslie Bethell, Luis Henrique Tavares, realizados à luz dos novos parâmetros da historiografia social,¹⁰ são enriquecidos por

⁸ Além dos estudos históricos mencionados a seguir, a narrativa de Tams foi fonte de inspiração do romance de José Eduardo Agualusa, *Nação crioula. A correspondência secreta de Fradique Mendes*, Rio de Janeiro: Gryphus, 2001.

⁹ Mário Antonio Fernandes de Oliveira, *Alguns aspectos da administração de Angola em época de reforma (1834-1851)*, Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, FCSH, 1981; Anne Stamm, “La société creole à Saint-Paulo de Loanda dans les années 1838-1848”, *Revue Française d’Histoire d’Outre Mer*, v. LIX, n. 217 (1972), pp. 578-610. Mais recentemente, o autor é também referência (entre outros) nos estudos de Joseph Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison: University of Wisconsin Press, 1986; Jill Dias, “Angola”, in Jill Dias e Valentim Alexandre (orgs), *O império africano, 1825-1890* (Lisboa: Editorial Estampa, 1998), pp. 319-378; Isabel de Castro Henriques, *Percursos da modernidade. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*, Lisboa: IICT – ICP, 1997.

¹⁰ Situam-se aqui os trabalhos de Mary Karash, “The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851” (Tese de Doutorado, Wisconsin University, 1976); Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*, Rio de Janeiro: Expressão e Cultura/São Paulo: Edusp, 1976; Luis Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo: Ática, 1988.

uma ótica centrada na realidade histórica centro-africana: entre outros, Roquinaldo Ferreira, Mariana Cândido, Ana Flávia Cicchelli Pires e, mais recentemente, João José Reis, Flávio Gomes e Marcus Carvalho.¹¹ Obras sobre o tráfico de escravos, na primeira metade do século XIX, que confluem no acento dado às figuras históricas de alguns dos grandes negociantes e, na linha indicada por Pierre Verger, em seu trabalho de 1968, no destaque à astúcia dos negreiros, aos subterfúgios e às estratégias adotadas por eles na primeira metade do século XIX.¹²

Nos inícios da década de 1840, o relato de Tams acompanha o exato roteiro da expedição comercial, descrevendo inicialmente os domínios portugueses na ilha da Madeira e no arquipélago de Cabo Verde e, depois, na África centro-ocidental, as cidades luso-africanas de Benguela, Luanda e Moçamedes, as pequenas localidades de Novo Redondo, Inandanha e Quicombo, e o porto africano de Ambriz, onde se finda, de certa forma, a viagem de negócios. No percurso da volta, relata

¹¹ Roquinaldo Amaral Ferreira, “O significado e os métodos do tráfico ilegal de africanos na Costa Ocidental da África, 1830-1860”, *Cadernos do Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social*, n. 2 (1995); Roquinaldo Amaral Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1996); Roquinaldo Amaral Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800”, Los Angeles (Tese de Doutorado, University of Califórnia, 2003); Mariana Pinho Cândido, “Enslaving Frontiers: Slavery, Trade and Identity in Benguela, 1780-1850” (Tese de Doutorado, York University, 2006); Ana Flávia Cicchelli Pires, “Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 2006). Por fim, as descrições de Tams serviram de guia para a reconstituição de partes da trajetória atlântica de Rufino José Maria, o alufá estudado na obra de João José Reis, Flávio Gomes e Marcus J. M. Carvalho, *O alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822- c. 1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

¹² Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*, Salvador: Corrupio, 2002, particularmente o cap. XI, intitulado “Astúcia e subterfúgios no tráfico clandestino de escravos, 1810-1851”. Sobre o assunto, ver também Jaime Rodrigues, *O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2000; Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiros de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005. Segundo Roquinaldo Ferreira, a razão da permanência do tráfico a partir de 1830 até 1860 deve-se em grande parte às estratégias dos rápidos deslocamentos e das mudanças constantes. Roquinaldo Ferreira, “Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos”, in Selma Pantoja e José Flávio Sobra Saraiva (orgs.), *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico sul* (Rio de Janeiro: Berthand Brasil, 1999), p. 143-94. No mesmo sentido, Luis Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, p. 64.

ainda aspectos da ilha de Ano Bom e de localidades nos Açores, chegando por fim a Altona, em 31 de maio de 1842.

Nas descrições contidas na obra, dois aspectos chamam a atenção: uma espécie de intimidade, embora mesclada com um tom de aguda crítica social, com os mais importantes comerciantes que atuavam na África centro-oeste, e uma reiterada coincidência entre suas descrições e os pontos de maior frequência do tráfico de escravos desta época. Essas coincidências fizeram-me considerar a necessidade de uma compreensão mais geral do contexto no qual a narrativa estava inserida, direcionando a investigação para a explicitação das circunstâncias relativamente *sui generis* do empreendimento, relatadas em parte na introdução de Tams, e as inferências disso na produção da obra.¹³ Em especial, indagava, desde o início da investigação, qual a razão, ou quais as motivações de uma expedição de tão grandes dimensões, promovida por uma firma comercial luso-hamburguesa ou luso-dinamarquesa de certo renome, partindo dos portos hanseáticos com seis navios repletos de mercadorias, em direção aos mercados da África centro-ocidental?

A obra e suas traduções

Visita às possessões portuguesas teve uma primeira edição na cidade de Hamburgo, em 1845, três anos após o retorno do médico da costa da África.¹⁴ Feita em um único volume, sua estrutura era simples: constava, inicialmente, de uma apresentação realizada pelo conhecido geógrafo Carl Ritter, figura destacada da Sociedade de Geografia de Berlim e membro da sociedade congênere em Londres; uma introdução de Georg Tams, na qual ele discorria sobre os objetivos do livro e oferecia uma sinopse da expedição Ribeiro dos Santos, seguindo-se capítulos estruturados a partir de fases, locais e alguns temas da viagem, perfazendo ao final 235 páginas.¹⁵ O pre-

¹³ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, pp. 37-46.

¹⁴ Georg Tams, *Die Portugiesischen Besitzungen in Süd-West-Afrika. Ein Reisenbericht von G. Tams. Mit einen Vorwort von C. Ritter*, Hambourg: Berlag von Robert Rittler, 1845.

¹⁵ Os capítulos são sete: “A partida da Europa”, “Em direção a Santo Antão”; “Benguela”, “Deslocamento a Novo Redondo”, “Luanda de Angola”, “Ambriz” e “Annabom”, entre os que seriam o quinto e o sexto capítulos uma parte referente às riquezas naturais de Angola (colocado como item).

âmbulo de Carl Ritter deve ser salientado, uma vez que, junto a Alexander von Humboldt, foi um dos responsáveis pela introdução da Geografia Física e Humana nas universidades europeias e investigador que acompanhava atentamente as viagens realizadas à África.¹⁶ No mesmo ano de 1845, a obra recebeu uma tradução inglesa e se transformou em dois volumes, com a inclusão de vários adendos pelo tradutor, Hannibal Evans Lloyd.¹⁷ Tendo como base esta versão aumentada, foi traduzida para o português, sendo impressa na cidade do Porto, em 1850.¹⁸ Surge, a partir das traduções, uma outra obra, na qual permanece o conteúdo central de autoria de Georg Tams, mas complementado com apêndices e notas de rodapé acrescidas pelo tradutor e mantidas na edição portuguesa.

Além do interesse das informações de Tams para o reconhecimento da África, como destaca Carl Ritter, numa época em que os olhares europeus dirigiam-se cada vez mais para as remotas regiões e sociedades africanas, as razões da divulgação do livro podem ser equacionadas a partir do gosto do público europeu pelas narrativas das grandes viagens, bem como pelas descrições de povos tidos como exóticos. Mais particularmente, “sobre o quase desconhecido reino de Ambriz”,

¹⁶ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, “Preâmbulo do Professor Ritter”, volume I, pp. 29-31. Ritter manteve uma relação muito próxima das viagens empreendidas, nos anos de 1850, por Heinrich Barth, financiadas pelo governo britânico. Sobre o tema, ver Cornélia Essner, “Some Aspects of German Travellers’ Accounts from the Second Half of the 19th Century”, in Beatrix Heintze e A. Jones (eds.), “European Sources for Sub-Saharan Africa before 1900: Use and Abuse”. *Paideuma – Mitteilungen zur Kulturkunde*, n. 33 (1987), p. 197. O mesmo aspecto é salientado na coletânea sobre o viajante: Mamadou Diawara, Paulo Fernando de Moraes Farias e Gerd Spittler (orgs.), *Heinrich Barth et l’Afrique* (Köln: Rüdiger Köppe Verlag Köln, 2006).

¹⁷ Georg Tams, *Visit to the Portuguese Possessions in South-Western Africa*, by [...]. Tr. from the German, with an introduction and annotations by Hannibal Evans Lloyd and Carl Ritter, 2 vols, London: T. C. Newby, 1845. Ao final de cada um dos volumes, na versão inglesa, seguem-se anexos ou apêndices que chamam a atenção sobre a riqueza das possessões portuguesas na África (a exploração do vinho de palma e do anil), a importância de se recuperar parte de sua história (Apêndices A e B, informações sobre Benguela e os Jagas), de fornecer dados sobre o tráfico de escravos (Apêndice D, “Mortandade ocasionada pela detensão [sic] dos negros na costa do mar”); de combater a missão católica (Apêndice G, a ineficácia da ação missionária de jesuítas). Ao final do segundo volume, foi acrescentada ainda uma descrição da Ilha do Príncipe, feita por um capitão da esquadra britânica, numa viagem de 1834.

¹⁸ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas na costa ocidental d’África*. A obra traduzida, tal como a edição inglesa, passa a ser composta por dois volumes: o primeiro, com 251 páginas, e o segundo, 210, totalizando dez capítulos.

na expressão de Ritter, autor de um grande trabalho sobre as relações entre o meio e as sociedades humanas e cujo primeiro volume, editado nos anos de 1810, versava exatamente sobre o continente africano¹⁹ – “Nada temos de recente data que se possa comparar a isso”, escrevia ele no preâmbulo de *Visita às possessões*, ao sublinhar a importância do livro.²⁰ Junto a isso, acrescenta-se o interesse pelos temas imbricados às causas abolicionistas, em especial na Grã-Bretanha, uma vez que a narrativa dava provas da concretude daquilo que se argumentava na Europa, como insistia a introdução, feita por Evans Lloyd, para a edição em inglês.²¹

Entre os objetivos declarados por Tams, em sua introdução, arrolavam-se desde a luta contra o tráfico de homens e a propagação do movimento abolicionista, até o destaque às riquezas naturais de uma região potencialmente muito fértil, mas inadequadamente explorada pelos portugueses.²² Aspectos que confluíam e eram repetidamente pontuados pelo autor em extensas passagens ao longo do livro foram ampliados por Hannibal Lloyd. De fato, a simples leitura dos títulos dos apêndices adicionados pelo tradutor já deixa clara a intenção de se usar o texto como motivação para a propaganda britânica. A insistência na potencialidade de uma natureza pouco explorada e o comprometimento dos portugueses

¹⁹ Carl Ritter, *Geographie Générale Comparée ou Étude de la Terre dans les rapports avec la nature et avec l'Histoire de l'Homme*, Bruxelas: Société Typographique Belge, 1838 (obra em 19 vols., iniciada em 1817). “Nous avons commencé cet publication par l’Afrique” – a escolha da África deu-se por várias razões: lá, onde é mais translúcida a verificação das relações homem-meio; “terra ardente”, onde são menos perceptíveis os movimentos das diferentes estações e, por fim, “sem o contraste desta marcha ascendente e descendente do passado e do futuro”. Na obra de Ritter, enquanto para a África ocidental as referências foram abundantes (informações providas pelas narrativas dos viajantes Labat, Dalzel, Mungo Park, Winterbotton, Beaver, Clarkson, Wilberforce, Isert, Bowdich, etc.), para a África centro-ocidental, de presença portuguesa, o autor usa de fontes mais antigas: crônicas do XVI e do XVII, João de Barros, Cavazzi de Montecucculo, A. Battel, João dos Santos; para o XIX, contava tão somente com a carta geográfica de D’Anville e os relatos da viagem do Capitão Tuckey à bacia do Zaire, financiada pelos britânicos: J. K. Tuckey, *Narration of an Expedition to Explore the River Zaire, 1818*. Portanto, é de se supor que seriam bem vindas as informações em detalhes de Tams sobre a Angola portuguesa e sobre o reino de Ambriz.

²⁰ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, Preâmbulo, p. 30.

²¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, pp. 13- 28.

²² Ao longo do texto, Tams cita com desenvoltura obras mais antigas, como as do missionário Cannecattim, Cavazzi de Montecucculo, Andrew Battel, bem como dos viajantes dos séculos XVIII e XIX, Cook, Forbes, Buxton, Owen, Tuckey, entre outros. Além disso, tem em mãos as memórias de João da Silva Feijó, feitas para a Academia de Ciências de Lisboa, sobre o cultivo de anil e a recolha da urzela no arquipélago do Cabo Verde, do século XVIII.

com o comércio de escravos, “sua indolência e ignorância”, foram argumentos de Tams reaproveitados pelo inglês, sobretudo quando tentava justificar a proposta de que fosse considerada a possibilidade da cessão ou venda, por Portugal, “daquele país” à Grã-Bretanha:

Com tudo, nas suas actuaes circumstancias, melhor lhe seria ceder ou vender à Grã-Bretanha todo aquelle paíz, reservando para si certas e determinadas vantagens commerciaes, as quaes em breve sobrepujariam a todas as que elle presentemente colhe de tão, comparativamente, inutil possessão”.²³

A questão das rivalidades entre as duas nações europeias e a cobiça dos britânicos pelas posses portuguesas na África encontram-se presentes na obra, insinuando-se de forma velada na narrativa de Tams e de maneira muito clara nas partes incluídas pelo tradutor inglês.²⁴ Em outras palavras, a convicção antitráfico do médico alemão, bem como a denúncia que faz à incúria das autoridades lusitanas, e a dominância da chamada ordem dos negreiros nas sociedades luso-africanas convertem-se em argumento usado pelo tradutor tanto para divulgar o movimento abolicionista, como para alimentar as intenções expansionistas britânicas na África. A inclusão de uma descrição sobre a Ilha do Príncipe, na parte final do segundo volume, feita em 1834 por um capitão da esquadra britânica, reafirma a fórmula da venda de algumas das posses insulares, como maneira de amortizar as enormes dívidas que Portugal mantinha com seus credores britânicos.²⁵

²³ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, Introdução, p. 27.

²⁴ Essas rivalidades já existiam no continente africano, sendo o ano de 1838 o início da questão Bolama, em que ambas as nações discutiam os direitos à posse da ilha, localizada na costa de Serra Leoa. Sobre o assunto, ver René Pélissier, *História da Guiné – portugueses e africanos na Senegâmbia* (1841-1936), Lisboa: Ed. Estampa, 1989, p. 81.

²⁵ No anexo final, volume II, “Descrição da Ilha do Príncipe, pelo Capitão ‘Alexander’ do exercito inglez, continuação das suas viagens em 1834” (*VPP*, II, pp. 183-208), encontram-se, nesse sentido, trechos significativos: “Eu invejei aos portuguezes a posse d’uma ilha tão fértil, onde era evidente, que no meio de tão pitoresco exterior produziram os ricos thesouros da terra tais como – grãos, legumes e fructas”, p. 193; mais adiante, a referência ao desejo expresso de seus habitantes de “ver o dia em que nos achemos dominados pela bandeira ingleza”, p. 201; e sobre as circunstâncias da dívida e da venda: “Ella [a Grã-Bretanha] mesma reconhece lhe será difícil paga-la actualmente. Depois da contenda entre os irmãos (o senhor) D. Pedro, e (o senhor) D. Miguel, concordou-se que Portugal poderia offerecer aos inglezes em pagamento della esta ilha do príncipe, a de S. Thomé e a d’Anno Bom”, p. 202.

Diante dessa situação, restava ao tradutor português – M. G. C. L. – ironizar esse “philantrópico conselho inglês”, amenizar os ataques e direcionar a leitura da obra para a tomada de consciência, por parte dos portugueses, da enorme riqueza que tinham em mãos e o imperativo de sua revalorização. Segundo ele, com as informações contidas na obra de Tams, seria possível reconsiderar a imagem que se tinha das partes africanas, corrigindo a ideia de que eram, simplesmente,

[...] terras destinadas quase exclusivamente para desterro de criminosos e malfeitores, medonhos paizes, cujas inhóspitas praias se não poderiam impunemente abordar; – que os homens arrastariam alli uma penosa e afflictiva existência, privados dos necessários recursos para a sustentação da vida, que o solo se negaria a presta-lhes [...] Quanto porém eram errados os nossos juízos!²⁶.

Nesse sentido, se a divulgação do livro na Grã-Bretanha se coadunava com as pretensões inglesas, em Portugal, mais especificamente no Porto, era a maneira de enaltecer os feitos de um prestigioso filho da terra, Ribeiro dos Santos, tragicamente desaparecido, bem como de estimular os planos de setores interessados em renovar a política colonial, recuperar o comércio africano e estender suas fronteiras, intentos caros a expoentes da Corte, entre outros os Viscondes de Sá da Bandeira e o de Santarém.

De Hamburgo a Benguela: a expedição mercantil e o conselheiro José Ribeiro dos Santos

A par dos objetivos ditados pelo autor e por aqueles que investiram, a partir de perspectivas distintas, na divulgação da *Visita às possessões portuguesas*, uma investigação mais atenta sobre as circunstâncias da expedição à qual se encontrava imbricado o relato de Georg Tams, revelou uma intenção a mais, que permaneceu quase sub-reptícia, dando um sentido adicional ao texto: uma intransigente defesa do caráter da empresa e o de seu mandatário, particularmente o não envolvimento de

²⁶ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, Prefácio do Tradutor, p. 7.

ambos – empreendimento e proprietário – com o comércio de escravos. De fato, atacado pelas febres mortíferas do litoral africano, em seu leito de morte na cidade de Benguela, em janeiro de 1842,²⁷ José Ribeiro dos Santos havia recomendado aos seus amigos e mais leais servidores o compromisso de que limpassem seu nome das acusações que vinha sofrendo, sobretudo na imprensa inglesa. Embora Tams se refira ligeiramente a isso,²⁸ num artigo intitulado *Another Step in the Portuguese Slave-Trade*, publicado num periódico londrino logo após a saída dos navios do Elba, José Ribeiro dos Santos era tido como um dos maiores empresários do comércio da escravatura, e a viagem, destinada a realizar uma transação numa escala nunca vista até então. Informava o vice-cônsul em Hamburgo ao Ministério dos Negócios de Exterior, de Lisboa:

É meu dever informar que uma folha de Londres, The London Journal of Commerce, inseriu um longo e violento artigo contra o Snr. Conselheiro Santos (cuja função exerceu) por ocasião da Expedição que com tão louváveis fins acaba de empreender: incluo copia do furibundo aranzel. A Casa Santos & Monteiro escreveu imediatamente a todos os principais jornais d'esta cidade uma carta, annunciando que em nome de seu chefe ausente expediu logo as suas ordens a Londres “para que o author do artigo calumnioso fosse pronta e vigorosamente perseguido perante os tribunais”.²⁹

Por conta das questões enunciadas, o entendimento da natureza

²⁷ Arquivo Histórico Diplomático do Ministério de Negócios Exteriores (doravante AHD-MNE), Lisboa, *Consulado em Hamburgo*, Caixa 487, 1833-1859, Pasta 1842, Ofício n. 14, 17 de maio de 1842, parágrafo 4º, do cônsul interino André van Randvyk Schut: “Tenho o doloroso dever de levar ao conhecimento de V. Exa. [o Ministro dos Negócios Exteriores] que por notícias vindas de Angola pela escuna Sultana, capitão Faria, chegada na Inglaterra, consta que o Ilmo. Snr. Conselheiro José Ribeiro dos Santos Cônsul Geral de Portugal n'este porto faleceu n'aquella cidade no dia 15 de fevereiro, do corrente ano em consequência da febre do país. Esta notícia ainda que indireta não deixa contudo duvida alguma de ser verdadeira”. De fato, a morte ocorreu em 15 de janeiro, conforme corrigiria mais tarde o mesmo informante.

²⁸ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 44.

²⁹ AHD-MNE, *Consulado em Hamburgo*, Caixa 487, 1833-1859, Pasta 1841, Ofício n. 10, de agosto de 1841, parágrafo 4º, do cônsul interino André van Randvyk Schut. O artigo transcrito em sua correspondência foi publicado no *London Journal of Commerce*, de 7 de agosto de 1841, e contém trechos significativos sobre a percepção que os ingleses tinham do cônsul e de seus negócios, considerados altamente escusos.

da expedição passou a prevalecer na pesquisa, como aspecto capaz de esclarecer a natureza do relato e de elucidar, na medida do possível, a razão da enorme familiaridade de Georg Tams com situações características desse tipo de negócios na África centro-ocidental da época. O pressuposto adotado seria de que, ao invés de um uso esporádico e fragmentado das observações de um “viajante”, a qualidade da obra como fonte histórica poderia ser reavaliada num esforço metodológico pelo qual se buscaria o entendimento contextualizado da viagem, de seus participantes e das intenções que a presidiram.

Na direção proposta, a primeira figura que se destacou foi certamente José Ribeiro dos Santos que, à época do empreendimento, nos inícios da década de 1840, era Cônsul Geral de Portugal nos reinos da Dinamarca e de Hanover, nos Grãos-Ducados de Oldemburgo, Mecklenburgo e Schwerin e nas cidades livres de Hamburgo, Lübeck e Bremen, pertencentes à secular Liga Hanseática.³⁰ Além de representar os interesses comerciais e políticos portugueses nesses portos, as atribuições consulares de Ribeiro dos Santos nunca se desvincularam de sua atuação mercantil, à testa de uma das mais importantes firmas de Altona e de Hamburgo, Santos & Monteiro, em sociedade com José Gomes Monteiro.³¹

A trajetória de vida de Ribeiro dos Santos é igualmente reveladora – e muito similar a outros tantos jovens portugueses, relativamente pobres, que migraram e circularam por diversos pontos do Atlântico em busca de fortuna. Nascido em 1798, em Vila Nova de Gaia, próxima da cidade do Porto, principal base mercantil do norte português, oriundo de

³⁰ As referências biográficas de José Ribeiro dos Santos foram retiradas de Inocêncio Francisco da Silva, *Diccionario bibliographico portuguez julgado pela imprensa contemporânea e estrangeira*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1860, Tomo V, p. 110, e do obituário publicado em Lisboa: José Feliciano de Castilho, “Notícia necrológica”, *Diário de Governo*, n. 128, de 2 de junho de 1842, p. 591. Com as indicações de ambos, algumas fases da vida do biografado puderam ser acompanhadas *vis-à-vis* a consulta da documentação manuscrita, localizada em diferentes arquivos de Lisboa.

³¹ José Feliciano de Castilho, “Notícia necrológica”, p. 591: “Mais deveras se applicou então ao commercio, e este homem, que havia começado sem fundos, sem proteções, sem credito, sem correspondentes, viu a poder de honra, intelligencia e actividade, prosperar a sua casa a ponto que, em despeito das mil difficuldades locais veio a ser a segunda ou terceira em respeito e vulto, e talvez a primeira em tráfego, na commercialissima cidade de Altona, cujas portas tocam com as de Hamburgo”.

uma família de comerciantes remediados, veio, ainda jovem, para o nordeste brasileiro como caixeiro, estabelecendo-se em Recife, em 1818.³² No Brasil, criou um vínculo com a comunidade de negociantes portugueses e seus representantes, que se manteria até o final de sua vida. Paralelamente a isso, trilhou os caminhos da carreira militar, aparecendo na documentação como Tenente da Cavalaria de Milícias de Pernambuco e Ajudante do Escrivão da Intendência da Marinha, na Bahia. Nas duas províncias, participou das lutas da Independência ao lado das tropas portuguesas (Expedição Madeira), exilando-se e licenciando-se, após isso, nos Açores.³³ Entre 1826 e 1828, manteve-se ligado à Coroa brasileira, uma vez que se tornou Cônsul Geral do Brasil na Dinamarca. Com residência em Altona, Dinamarca, porto irmão de Hamburgo, no rio Elba, foi destituído do cargo em 1828, em razão de sua nacionalidade portuguesa.

A partir de 1836, foi escolhido como representante consular de Portugal em vários reinos e repúblicas da região. Ostentando já os títu-

³² Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU), ACL, CU, 015, Caixa 279, Documento 18860, “Requerimento de José Ribeiro dos Santos ao rei (D. João VI), pedindo passaporte para fazer viagem a Pernambuco, datado de 18 de janeiro de 1818”. “Diz José Ribeiro dos Santos, da Villa Nova de Gaya, comarca do Porto, que sendo-lhe indispensável ir a Pernambuco a tratar de Neg^os. da sua caza, e não estando ligado a corpo algum militar, nem marcado para recrutamento, justificou perante a Ilma. Junta do Porto a identidade de sua pessoa, o que comprova o documento incluso, a vista do que, P^a V. Mag^e. se digne mandar lhe passar, na forma de estillo, o competente passaporte”. Em anexo: “O provedor e deputado da Ilustríssima Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Fazemos certos que Jose Ribeiros dos Santos, natural de Villa Nova de Gaia, subúrbio desta Cidade do Porto, justificou perante o desembargador Juiz Conservador desta Companhia, que pretende transportar-se à Cidade de Pernambuco, a tratar de vários negócios seus próprios; que não tem cometido crime algum, nem he comissário volante da carreira do Brasil, e do Auto de confrontação feito na pessoa do justificante na presença do dito Ministro, perante o qual justificou ser o próprio, consta que o sobredito José Ribeiro dos Santos he de estatura ordinária, magro, tem o rosto hum pouco comprido, miudo de feições, e hum tanto trigueiro, tem os olhos, e cabellos acastanhados, e representa ter a idade de vinte e hum anos [...]. Porto, Junta em 08/01/1818 anos”.

³³ Entre dezembro de 1823 e agosto de 1826, são numerosos os requerimentos dirigidos às autoridades metropolitanas por José Ribeiro dos Santos, Tenente da Cavalaria e Ajudante do Escrivão da Intendência da Marinha; com o ordenado de duzentos mil réis mês. Nesses ofícios, ora justificava seu afastamento do Brasil, ora solicitava licença médica (com remuneração) nos Açores, em São Miguel e na ilha de Fayal, para onde se dirigiu, em exílio, com a família. AHU, ACL, CU, cxs. 288, 278, 46 (entre outras). Os requerimentos param em 1826, quando Ribeiro dos Santos aparece já como Cônsul do Brasil na Dinamarca, posto que ocuparia até 1828.

los de Comendador da Ordem de Cristo,³⁴ Cavaleiro da Ordem de Nossa Senhora da Conceição da Vila de Viçosa³⁵ e, posteriormente, o de Cavaleiro da Casa Real, obtido em 1841,³⁶ foi sucessivamente credenciado por D. Maria II, rainha de Portugal, para os diferentes postos diplomáticos na região.³⁷ Figura importante no exterior pelo acúmulo de funções, pela proximidade com as autoridades metropolitanas, inclusive com a rainha, autor de um tratado que sistematizava os deveres dos agentes consulares de Portugal no exterior,³⁸ durante o tempo de exercício diplomático manteve seus negócios, licenciando-se, sobretudo nos meses de inverno e, enquanto os portos do norte da Europa permaneciam fechados, viajava em direção à Inglaterra, às Américas e às ilhas do Atlântico, possivelmente tratando de assuntos particulares.

Sediada em Altona, além dos negócios com Porto e com Lisboa, a rede mercantil da firma Santos & Monteiro ramificava-se em direção aos interesses que mantinha em Pernambuco, nas bases estabelecidas nos Açores, nas propriedades localizadas no Cabo Verde,³⁹ em seus vínculos com a Inglaterra e, por fim, na África central, para onde o mercador mandou previamente agentes com o intuito de sondar possibilidades – alguns deles nomeados no relato de Tams. Num sentido mais geral, a amplitude de atuação indica a participação de navios hamburgueses e

³⁴ Instituto dos Arquivos Nacionais, Torre do Tombo, doravante IAN-TT, *Livro Geral das Mercês*, VI, p. 214; Decreto de 30 de novembro de 1836, de nomeação “em razão dos socorros pecuniários que prestou por ocasião do cerco da cidade do Porto”.

³⁵ IAN-TT, *Livro Geral das Mercês*, VIII, p. 64: nomeado cavaleiro desta ordem em razão “do desinteresse com que presta a servir gratuitamente o lugar de Cônsul Geral”.

³⁶ IAN-TT, *Livro Geral das Mercês*, XIII, 2 junho de 1841, Alvará como Fidalgo Cavaleiro da Casa Real.

³⁷ IAN-TT, *Livro Índice das Mercês*, D. Maria II, v. A-J, nomeações sucessivas.

³⁸ José Ribeiro dos Santos e José Feliciano de Castilho Barreto, *Traité du Consulat, par le commandeur J. R. S., Consul-Générale et docteur J. F. C. B. Vice-Consul*, Hambourg: de l’Imprimerie de Langhoff, 2 volumes, 1839. Obra dedicada por Ribeiro dos Santos “a mon ami le Vicomte Sá da Bandeira”. Entre as atribuições estipuladas aos cônsules, em suas funções administrativas e judiciárias, colocava-se a oposição (“com todas as suas forças”) ao tráfico de negros sob bandeira portuguesa. Função explicitada na nota 47, v. II, pp. 328-9.

³⁹ João Pedro Marques assinala a importância da casa mercantil de Ribeiro dos Santos na lenta retomada dos negócios africanos dirigidos a Lisboa; assinala igualmente, as ambições “de índole agrícola” da casa e, nesse sentido, a concessão de terrenos baldios em Cabo Verde para a criação de estabelecimentos rurais que, segundo Tams, estariam em abandono na ocasião da viagem. João Pedro Marques, *Os sons do silêncio: o Portugal de Oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa: ICS, Universidade de Lisboa, 1999, p. 416-7.

dinamarqueses, ou melhor, luso-hamburgo-dinamarqueses no comércio atlântico da época, em transações dirigidas a vários mercados.

Nas embarcações saídas de Hamburgo, a 28 de julho de 1841, seguiam fazendas “adequadas”, no dizer de Tams, “às preferências das tribos de negros e objetos apropriados aos gostos dos residentes europeus”,⁴⁰ vindas possivelmente dos estados alemães, da Inglaterra e de Portugal em direção à África, em busca de produtos como marfim, goma, óleos, urzela e, talvez, escravos. Era longa a lista feita por ele dos produtos a bordo das naus *Vasco da Gama*, *Camões*, *Sultana*, *Georgiana*, *Mary Hedwiges* e *Esperanza*: pólvora e armas de todas as qualidades, baionetas, sabres e adagas; vestimentas, camisas, saias, cobertores, sapatos e chapéus de feltro; bebidas, vinhos portugueses, carregados na cidade do Porto, tabaco, cigarros, “objetos de louça branca da China, muito estimados e tidos em grande apreço pelos negros d’Ambriz, e do interior”; harmônicas e “birimbaos”; “ornatos de todas as diversidades”, contas brancas ou azuis, de porcelana da China também estimadas pelos negros.⁴¹ Entre as fazendas de algodão e chita leve, a preferência pelas azuis, “a cor mais predominante entre os negros”. Tecidos talvez similares àqueles que eram fabricados na Holanda, em Manchester e em Liverpool, destinados aos mercados da África e da Melanésia: “fortemente engomados, fraca qualidade, predominantemente azuis, por vezes azuis e vermelhos”, chamados por vezes de “teias de aranhas” e feitos à imitação dos indianos, abundantemente enviados às colônias portuguesas.⁴²

“A mercadoria escrava puxava manufaturados da Inglaterra para o Brasil, Cuba, Porto Rico, Honduras, Trinidad e para a própria costa ocidental da África ocidental”,⁴³ apontou Luiz Henrique Dias Tavares,

⁴⁰ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 41.

⁴¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 41.

⁴² Maria Emília Madeira Santos, *A carreira da Índia e o comércio intercontinental de manufaturas*, Separata das Atas do VIII Seminário Internacional de História Indo-portuguesa, Angra do Heroísmo, 1998, pp. 236-7. Maria Emília comenta a importação de tecidos indianos e uma longa série de outros, tidos como preferidos dos africanos: *baïés*, *borralhos*, *chitas*, *choromandéis*, *garrazes*, *zuarite*; este último tecido fino já se imitava em Lisboa.

⁴³ Numa outra situação documental, é possível ver o rol de produtos estruturado a partir de relatos de viagens dos séculos XVII, XVIII e XIX, associados ao comércio de escravos: Stanley B. Alpern, “What Africans Got for their Slaves: A Master List of European Trade Goods”, *History in Africa*, n. 22 (1995), pp. 5-43.

revelando a complexidade e a diversidade do comércio africano, em sua feição oitocentista:

Foi então que o comércio proibido de escravos africanos se encontrou como comércio legal de produtos africanos. Navegou oleosamente para o comércio do azeite de palma, resinas, madeiras de lei, ouro em pó, marfim, café, cacau, algodão, amendoim e outros produtos da lavoura tropical que os países capitalistas terminaram aprendendo que também podiam ser produzidos – e muito bem! – na África.⁴⁴

Em troca dos produtos em demanda pelas indústrias europeias, as importações que alimentavam o comércio africano vinham, a partir do final do século XVIII, não só da Grã-Bretanha – principal potência industrial da época – de Liverpool e de Bristol, como também de outros portos que passavam a figurar com intensidade na dinâmica transoceânica: entre outros, Bordeaux, Marselha e Hamburgo, por onde, segundo Aida Freudenthal, transitava a quase totalidade do comércio europeu em direção à África.⁴⁵ Este último, Hamburgo, localizado no rio Elba, constituía a saída preferencial dos artigos vindos dos pequenos estados alemães que não dispunham de portos de mar. Porto livre até a década de 1880, quando só então adere ao *Zollverein*, república governada por um senado e cidade-membro da secular liga hanseática, sua importância cresceu a partir das primeiras décadas do século XIX, em razão do advento da navegação a vapor, junto a Bremen e a Marselha, na França, do desenvolvimento das indústrias manufatureiras e do comércio de grãos nos estados alemães. Além disso, em Hamburgo e nas demais cidades do Elba e do Báltico, as décadas de 1830 e 1840 foram marcadas pela intenção de aumentar as atividades mercantis com Portugal, atingindo, a partir daí, suas áreas de conquista na África – política esta claramente defendida pelos cônsules, entre eles, Ribeiro dos Santos.⁴⁶

⁴⁴ Luis Henrique Tavares, *Comércio proibido*, pp. 34-5.

⁴⁵ Aida Freudenthal, *Arimos e fazendas – a transição agrária em Angola*, Luanda: Edições Chá de Caxinde, 2005, p. 52.

⁴⁶ Para a história dos portos livres do norte europeu: Marcos Viera da Silva, *Portos Francos (contendo os planos dos portos-francos de Hamburgo, Bremen, Copenhagem, Genova e Trieste)*, Lisboa: Livraria Ferin, 1906; J. P. T. Bury (ed.), *The Zenith of European Power, 1830-1870 (The New Cambridge Modern History)* (Cambridge: Cambridge University Press, 1960), v. 10. Sobre as relações entre a cidade livre de Hamburgo e o império luso-

Assim, voltando à figura de nosso comendador-cônsul-mercador, sediado em Hamburgo-Altona e com interesses na costa africana, mesmo que se considerem tendenciosas e exageradas as denúncias da imprensa inglesa feitas a ele e a seus empreendimentos, possivelmente arquitetadas para dirimir as iniciativas portuguesas, é quase impossível deixar de pensar sobre os nexos entre os dois tipos de comércio – de escravos e de produtos considerados legítimos, na época – que se imbricavam nos portos e nos mercados da África ocidental. A compatibilidade entre esses ramos de negócios vem sendo progressivamente apontada pela historiografia que tratou da primeira metade do século XIX, seja focalizando a movimentação do Golfo da Guiné, seja acompanhando a ida e a vinda dos navios ao sul do Equador.⁴⁷ Associada a isso, ganha força a crítica ao conceito de transição e, numa mesma direção, ao uso costumeiro e indistinto dos qualificativos *legítimo* e *ilegítimo*; no limite porque, como bem aponta Alfredo Margarido, “o trato de homens é também e sempre um trato de mercadorias”;⁴⁸ ou, numa outra direção, como observa Jean-Luc Vellut sobre a compartimentação dos ramos do comércio africano,

A definição de comércio legítimo para designar todas as transações da

brasileiro: Adedir Weber, “Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil entre a colônia e a nação” (Tese de Doutorado, Universidade Estadual de São Paulo, 2008). A importância do comércio de Hamburgo com Portugal aparece expressa na correspondência diplomática gerada também em Portugal: AHD-MNE, Lisboa, caixa *Consulado das Cidades Hanseáticas em Portugal*, ofício do Vice-Cônsul C. D. Lindenberg, 14 de janeiro de 1835, p. 4, entre outros.

⁴⁷ Robin Law, “The Transition from the Slave Trade to the Legitimate Commerce”, *Studies in the World History of Slavery, Abolition and Emancipation*, v. I, n. 1 (1996), p. 1-12, disponível em <http://www2.h-net.msu.edu/~slavery/essays/esy9601law.html>, último acesso em maio de 2010. Paul Lovejoy, *A escravidão na África: uma história de suas transformações*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002; David Northrup, “The Compatibility of the Slave Trade and Palm Oil Trade in the Bight of Biafra”, *Journal of African History*, v. 17, n. 3 (1976), pp. 353-64; Elisée Soumonni, “A compatibilidade entre o tráfico de escravos e o comércio de dendê no Daomé, 1818-1858”, *Daomé e o mundo atlântico*, Rio de Janeiro/Amsterdã: CEAA; SEPHIS, 2001, pp. 61-79. Entre os estudiosos angolistas, apontaram para a questão, além de Margarido e Vellut, abaixo citados, Isabel de Castro Henriques e Jill Dias, nos trabalhos referidos, bem como Maria Emilia Madeira Santos, “Abolição do tráfico de escravos e reconversão da economia de Angola – um confronto participado por brasileiros”, *Studia*, n. 52 (1994), pp. 221-4.

⁴⁸ Alfredo Margarido, “Les porteurs: forme de domination et agents de changement en Angola (XVII-XIXe. Siècles)”, *Revue Française de Histoire d’Outre-mer*, v. LXV, n. 240 (1978), p. 377.

economia do trato excluídas do comércio de homens não é menos equivocada. Ela nos traz antes de tudo a visão mesma que os comerciantes, os militares, os religiosos de origem européia e norte-americana deram ao seu papel, destinada, sobretudo à opinião pública. Quanto a elucidar o funcionamento da economia internacional da África, a distinção legítimo e ilegítimo interpõe ao contrário uma via que dissimula o funcionamento real das trocas. Com efeito, na prática desde seus primórdios no século XVI até pelo menos o fim do XIX, o comércio internacional dos grandes produtos africanos e dos bens de importação permanece inseparável da escravidão.⁴⁹

De outra parte, a historiografia vem enfatizando também as novas feições que o comércio de escravos passa a apresentar a partir da primeira metade do século XIX e às quais muitos autores atribuem uma espécie de modernização: a renovação dos transportes marítimos com a introdução dos navios a vapor, alguns deles, tumbeiros capazes de transportar de 1.000 a 1.500 cativos, e, principalmente, a presença de grandes casas comerciais, firmas de várias nacionalidades, mas notadamente norte-americanas, inglesas, cubanas e brasileiras, com interesses nos negócios do tráfico. Suas sedes espalhavam-se pelas capitais americanas (Havana, Recife, Rio de Janeiro), de um lado e, de outro, em feitorias, barracões e agentes em vários pontos da costa africana, sobretudo nas partes ao norte de Luanda, preferidas na época em razão do livre comércio que ali vigorava: Mayombe, Loango, Cabinda e Ambriz, entre outros portos.⁵⁰ Nesse contexto histórico, as informações de Tams revestem-se de renovada

⁴⁹ Jean-Luc Vellut, “L’économie internationale des côtes de Guinée Inférieure au XIX^{ème} siècle”, in Maria Emilia Madeira Santos, *Atas da I Reunião Internacional de História de África*, Lisboa, IICT, 1989, p. 136 (tradução nossa).

⁵⁰ Mary Karash, “The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade”; Robert Edgar Conrad, *Tumbeiros – o tráfico de escravos para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985; David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York: Oxford University Press, 1987; Eder da Silva Ribeiro, “Rediscutindo a presença inglesa no Império brasileiro: o caso da firma inglesa Carruthers & Co, 1822-1854”, Comunicação apresentada no *XII Encontro Regional de História*, ANPUH, Rio de Janeiro, <http://www.rj.anpuh.org/Anais/2006/ic/Eder%20da%20Silva%20Ribeiro.pdf>; acessado em maio 2009; Ana Flávia C. Pires, *Tráfico ilegal de escravos*. Também sobre a presença de companhias por ações nos trâmites do comércio atlânticos dessa época e o processo de concentração de investimentos nos empreendimentos negreiros: João Pedro Marques, “Tráfico e supressão no século XIX: o caso do brigue Veloz”, *Africana Studia*, n. 5 (2002), pp. 155-179.

importância, uma vez que testemunham a participação de firmas luso-hamburguesas nos trâmites atlânticos, a presença de agentes e feitorias da casa Santos & Monteiro em partes do litoral centro-africano, e suas bases em Cabo Verde, Ambriz, Luanda e Benguela, e, nessas localidades, os negócios com os comerciantes de escravos estabelecidos na Angola portuguesa e nos territórios adjacentes.

“A ordem dos negreiros”: os mercadores de escravos no relato de Tams e nas relações com Ribeiro dos Santos

Embora sempre muito preocupado em não deixar transparecer intimidade, os negreiros aparecem de forma recorrentes e nominalmente no texto de Tams, e muito próximos às atuações de Ribeiro dos Santos: em especial, os conhecidos Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo, Ana Francisca Ferreira Uberty, Ana Joaquina dos Santos Silva e, talvez, Manoel ou Joaquim Pinto da Fonseca, como também outros mais obscuros, mas tão expressivos quanto os demais, como Nicolau Tabana. A princípio, estas referências poderiam ser vistas como corriqueiras, uma vez que, segundo o próprio Tams, a sociedade de Angola se encontrava imersa no trato da escravatura e em seus altíssimos lucros, valendo-se deles quase todos os habitantes de Luanda, de Benguela e dos demais núcleos luso-africanos:

E, contudo, de certa forma, todos eram iguais; porque duvido que houvesse um só que não fosse negociante de escravatura, e que recusasse entrar em qualquer transação criminosa, contanto que por meio dela pudesse aumentar os seus lucros. Tais eram os elementos de que se compunha a sociedade em Luanda; e nem por momentos um estrangeiro se poderá esquecer da companhia porque se há visto rodeado. [...] A dança durava geralmente até as onze horas da noite, e neste decurso, serviam chá e limonadas conforme o estilo da terra, com simples doces de farinha de trigo, fabricados por padeiros portugueses estabelecidos na cidade. Os negros condutores, no entanto, deitavam-se junto às suas tipóias defronte do palácio, esperando o momento em que a reunião terminasse. Despediam-se então aqueles indivíduos com ridículas formalidades uns dos outros, e os que queriam afetar importância, se deitavam em suas tipóias, fazendo-se assim conduzir até casa, rodeados

por uma comitiva de negros, uns como portadores de tochas, outros como criados.⁵¹

Mas, entre todos, seria sobre Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo que recaíam as observações mais expressivas de Tams, escolhendo-o para ilustrar tanto a arrogância dos mercadores de escravos, como as estratégias que usavam. Além de se referir ao escravo branco que o acompanhava ostensivamente em suas caminhadas pelas ruas da cidade⁵² ou sua rica morada urbana, Tams sinalizava a dose de audácia com que Arsênio enfrentava as autoridades britânicas ligadas aos tratados luso-britânicos e em passagem pela cidade de Luanda, entabulando com elas ora cortesias, ora desafios.⁵³ Uma grande agilidade era a característica central de sua atuação:

O costume de viajar com rapidez era indispensável ao senhor Arsênio, porque ele se via freqüentemente obrigado a fazer jornadas mui cumpridas a cavalo, durante a noite, quando no sitio de desembarque de seus escravos se tornava precisa a sua prompta assistência. Consideráveis e repetidos prejuízos, o haviam induzido a adoptar o plano de os embarcar no decurso da noite, a alguma distância de Loanda. Uma manhã, por ocasião de fazer-lhe uma visita medicinal, em consequência de um padecimento crônico no fígado, que lhe tinha sobrevivido em razão de prolongadas residências em diferentes partes do Brasil, me disse ele que não obstante achar-se assim doente, havia andado a noite anterior dezesseis léguas a cavalo, para poder assistir ao embarque de escravos seus no sul do rio Dande.⁵⁴

Pelo que foi possível constatar a partir de documentos alfandegários da ex-colônia brasileira, os contatos de Ribeiro dos Santos com Arsênio de Carpo precederam a expedição de 1841 e foram notificados em Pernambuco, grande reduto de negociantes portugueses e seus agentes, vindos de Luanda e de Benguela e de outras partes da costa centro-oeste africana. Entre os mapas do ano de 1838, que controlavam a entrada e a

⁵¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 227.

⁵² Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 212.

⁵³ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 194.

⁵⁴ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 212.

saída das embarcações com bandeira lusa no porto, o nome do cônsul aparecia assinalado como consignatário de uma embarcação de propriedade de Arsênio de Carpo, dois anos antes da expedição africana.⁵⁵ Numa época em que a carreira de Arsênio se encontrava no apogeu: havia saído do anonimato e depois dos tempos em que transitara por diversos pontos do Atlântico e por várias profissões, finalmente enriquecera, tendo como principal negócio o da escravatura e, como base, sua própria atuação política, bem como as alianças com os dirigentes de Angola.⁵⁶ De outra parte, era também esse o momento em que Ribeiro dos Santos planejava sua virada africana, concebida quando se encontrava afastado dos assuntos consulares, e segundo a trajetória levantada por seu biógrafo, em “digressão pelo Brasil”, na antevéspera do empreendimento:

⁵⁵ IAN-TT, MNE, *Consulado de Portugal em Pernambuco*, Cx. 2, 1839-1841, “Mapa das embarcações nacionais e estrangeiras entradas no porto de Pernambuco vindas das costas da África, no mês de dezembro de 1838”: na listagem aparece o bergantim *Governador Vidal*, de 187 toneladas, vindo de Loanda, “sob as ordens do capitão Nicolau Mario Passalaqua, sendo o proprietário Arcenio Pompilio Pompeu de Carpo e o consignatário, [João] Joze Ribeiro dos Santos”. Indicação retirada do artigo de Carlos Pacheco, “Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo – uma vida de luta contra as prepotências do poder colonial em Angola”, *Revista Internacional de Estudos Africanos*, ns. 16-17 (1992-1994), p. 154. Apesar de o prenome não coincidir exatamente, é possível tratar-se do cônsul. Nota-se que o navio recebera de Carpo o mesmo nome do governador de Angola na época – Manoel Bernardo Vidal – que, apesar das ordens expressas sobre a supressão do tráfico, vindas de Lisboa, fora convencido pelos negreiros (entre eles, Arsênio) a fechar os olhos e converter-se ele próprio aos negócios da escravatura. Sobre as posições do governador e suas relações com Arsênio de Carpo, bem como sobre a projeção social deste último: Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, *Análise Social*, v. XXVI, n. 3 (1991), pp. 309-10; sobre o comprometimento dos governadores e outras autoridades: Joaquim de Carvalho, “L’interdiction de la traite em Angola”, *Lusitana*, n. 1 (1989), pp. 169-217.

⁵⁶ Arsênio de Carpo tinha plena consciência dos enormes lucros trazidos pelo comércio da escravatura; num texto escrito em Londres, em 1848, apresentando um projeto de sua autoria, que veremos a seguir, sustentava a opinião sobre a inoperância das leis antitráfico a partir da experiência própria a um grande investidor: “Depois que as mais fortes medidas [de controle do tráfico] que como acabamos de mostrar se tem tomado, chegaram os pretos no Brasil a valerem cada um 700 mil réis, sendo o custo destes na África de 15 a 20 mil réis: com o fundo de 12 a 14 contos de réis se habilita qualquer especulador a passar para o Brasil 600 escravos, onde vão achar por elles (se é que podem escapar) tanto quanto é preciso para tentarem novas especulações da mesma natureza”: Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo, *Projecto d’uma companhia para o melhoramento do commercio, agricultura e indústria na Província de Angola que se deve estabelecer na cidade de S. Paulo d’Assumpção de LOANDA, e da qual são fundadores Silvano F. L. Pereira, de Londres, Arcenio P. P. de Carpo, de Loanda; A. V. R. Schut, d’Hamburgo; e Eduardo Possolo*, Lisboa: Typographia da Revolução de Setembro, 1848, p. 5. Entre seus sócios, mencionaremos mais adiante a figura de A. V. R. Schut.

Recolhendo-se de uma digressão ao Brasil, em 1839, e miudamente informado das circunstâncias do mercado da África Occidental portuguesa, concebeu um projeto que logo tratou de por em obra, empregando consideráveis cabedades em compra de urzela, despachando alguns navios com carga sua, própria para aqueles povos, e estabelecendo feitorias nos portos importantes da costa.⁵⁷

As mulheres comerciantes de Luanda também são frequentes no relato do médico alemão, ao se referir preferencialmente a Ana Francisca Ferreira Uberty, por quem não consegue disfarçar sua predileção. Africana, viúva do médico natural da Sardenha, Carlos Uberty, degredado estabelecido em Luanda, negociante que exercia as funções de almoxarife do governo angolano, e de quem, por certo, ela havia herdado navios e o comércio de escravos em direção a Cuba e a Pernambuco.⁵⁸

D. Anna tinha nascido no interior da África e havia sido trazida como escrava para Loanda, onde vivia então com pompa, manejando um prospero negócio d'escravatura; mas eu farei justiça ao seu procedimento, pois que ella nunca praticava crueldades, antes tratava seus subordinados com grande humanidade.⁵⁹

Descrevia Tams também a aparição da dama africana numa festa da sociedade luandense, da qual participava, destacando-a em meio a uma multidão de pretos, brancos e mulatos:

Por entre os caracteres deste matizado grupo, divisava-se uma mulher ricamente adornada d'ouro e jóias, que tendo vindo para este paiz, havia poucos annos, d'uma província do interior como miserável escrava, por sua belleza e astucia tinha obtido a liberdade e riquezas.⁶⁰

⁵⁷ José Feliciano de Castilho, "Notícia Necrológica", p. 591.

⁵⁸ Sobre o médico Carlos Uberty e a notícia do embarque de seus navios em Cuba, ver IAN-TT, MNE, Ordem 968, *Consulado de Portugal nos portos da ilha de Cuba. Matrícula de navios*, "Matricula da Bª Triunfo da Liberdade, de que é mestre Manoel Francisco Cardoso e proprietário Carlos Uberty, que segue viagem para Havana com escala em Ambriz, Zaire e Cabinda. Secretario de o Governo Militar, e Civil do Reino de Angola, em 21 de janeiro de 1837". A informação de sua função como almofariz vem de Jill Dias, "Angola", p. 350; morto nos finais do ano de 1839, segundo officio solicitado pelo Cônsul Geral da Sardenha, em Lisboa, AHU, SEMU, DG, *Correspondência, Angola*, Ordem 595.

⁵⁹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. I, p. 215.

⁶⁰ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. I, p. 226.

E ilustrava, por meio de sua viva inteligência, a “propensão intelectual dos africanos”:

Freqüentes vezes encontrei negros, que havendo apenas quatro semanas que existiam na costa, podiam neste incrível pequeno espaço de tempo, não só entender o portuguez, como fazerem-se entender neste idioma. Uma das pessoas que maior negocio tinha d’escravatura em Loanda, era uma mulher que primeiro havia sido escrava igualmente; a qual depois de ter obtido a liberdade, havia estudado a língua portugueza de per si mesmo com tal energia, que não só a fallava correctamente, mas até por sua propria mão fazia a correspondência commercial neste dialecto.⁶¹

As relações comerciais que Ribeiro dos Santos manteve com dona Ana Francisca concretizaram-se na venda que lhe fez da pequena escuna *Esperanza*, de sua propriedade, e que, segundo Tams, seria empregada no comércio de “produtos autorizados” e na “condução de fazendas para os seus estabelecimentos de Moçamedes e na ilha de S. Tomé”.⁶²

Também é matéria a ser referida o encontro de Ribeiro dos Santos com o obscuro Nicolau Tabana – ou Nicolau Tavama, como aparece mencionado na correspondência provincial dirigida à metrópole.⁶³ Estabelecido numa aldeia fortificada em Novo Redondo, atual Sumbe, e chamada pelos africanos, na época, de Quisala, Nicolau era napolitano de nascimento, mas criminoso degradado para as costas da África pelas autoridades portuguesas havia 25 anos. Segundo Tams, instruído nos usos e nos costumes dos povos da região, aclimatado aos ares e às doenças do lugar, casado com uma mulata e com muitos filhos, dispunha de uma fortuna de cerca de 20:000.000 de piastras, recalculada pelo tradutor inglês em 40 milhões de cruzados.⁶⁴ Verdadeiro potentado branco, monopolizava o comércio e a vida política desse trecho da costa, possuía feitorias espalhadas nas enseadas próximas a Novo Redondo, em

⁶¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. II, p. 98.

⁶² Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. II, pp. 52 e 112.

⁶³ AHU, SEMU, DG, *Correspondência, Angola*, Ordem 597, Ofício de 2 de fevereiro de 1843.

⁶⁴ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. I, p. 176.

Inandanha e Quicombo, onde mantinha agentes e comercializava escravos, mas também marfim e cera, que vinham nas caravanas do interior, bem como óleo de palma, obtido nas proximidades da pequena fortaleza em que vivia. Era servido por uma milícia composta por 25 soldados escravos, constantemente em armas e, nos negócios, por comissários, alguns cativos, extremamente leais a ele e que faziam longas incursões no interior, comprando marfim e escravos.⁶⁵ No que diz respeito às suas relações com o comendador, após a morte deste, elas haviam perdido a razão de ser: [a morte] “havia transtornado todas as esperanças de transações comerciais para as quais Nicolau Tabana havia feito disposições”.⁶⁶

Outro nome de mercador referido por Tams é o de um sr. Fonseca, que ocupava o posto de agente da casa de Ribeiro dos Santos, na ilha de Santo Antão, arquipélago do Cabo Verde, em 1841, e que, estabelecido junto à sua mulher inglesa nesse local, “estava próximo a remover-se para Benguela em utilidade da casa”.⁶⁷ Embarcando junto à expedição, uma vez no continente, escreveria Tams, converter-se-ia definitivamente aos negócios escusos de tráfico, devido a seu intento de “uma prompta aquisição de riqueza”. As palavras de desaprovação mais contundentes usadas por Tams são dirigidas a ele:

Enquanto a mulher receava o clima da costa, o marido não prestava atenção com seus rogos; porque o seu único intento era o de uma prompta aquisição de riqueza; e enlevado só neste desejo, de boa vontade se sujeitava a todos os inconvenientes. O thema que absorvia todas as suas conversações durante nossa subsequente viagem, era riqueza, unicamente a riqueza [...] Logo que desembarcamos naquelle reino, o seu vil, abjecto e avarento espírito o fez instantaneamente adoptar o meio mais efficaz de alcançar aquillo que elle somente ambicionava; e sem hesitar um momento se profanou, empregando-se no tráfico da escravatura.⁶⁸

Segundo o médico, a notícia da morte de Fonseca chegou-lhe anos após, quando ele já se encontrava de volta à Europa.

⁶⁵ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. I, p. 187.

⁶⁶ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. II, p. 59.

⁶⁷ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. I, p. 82.

⁶⁸ Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas*, v. I, p. 83.

Os irmãos Fonseca (Manoel Pinto da Fonseca, Joaquim e possivelmente Antonio), da mesma forma que todos os demais negreiros acima referidos, são constantes na documentação produzida pelas autoridades que controlavam o tráfico, a partir das décadas de 1830 e 1840. Na base de dados sobre as viagens dos tumbeiros, na primeira referência a ele, Manoel Pinto da Fonseca é, em 1837, proprietário do brigue *Especulador*, de bandeira portuguesa, agindo a partir das ilhas do Cabo Verde e comercializando cerca de 490 escravos, provenientes da Senegâmbia, em direção ao Rio de Janeiro,⁶⁹ coincidentemente, a mesma região e o mesmo local onde Tams o encontrara, como um dos agentes da casa Santos & Monteiro. Embora lidando no terreno movediço das suposições, essas informações podem trazer luzes à trajetória de enriquecimento dos traficantes, uma vez que não tem sido possível localizar exatamente as origens da família Fonseca. Como quer Conrad, talvez vinda de algumas das ilhas do Atlântico, tendo sido Manuel, segundo ele, caixeiro de uma casa mercantil, até pelo menos os finais dos anos de 1830.⁷⁰ No texto de Tams, a referência a ele reaparece quando da morte de Ribeiro dos Santos, sendo Fonseca o consignatário de grande parte das mercadorias pertencentes à sua casa mercantil, num momento

⁶⁹ Eltis, David *et alii.*, *The Trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>, acessado em agosto de 2009, viagem n. 46260, de 26-09-1837, segundo dados recolhidos no Archivo General de la Nation, Montevideo, Uruguai. Trata-se da primeira viagem de "Fonseca" identificada pela amostra. Computando-se o total de viagens sob esse sobrenome, entre os anos de 1837 e 1851, foram identificadas 43, provenientes da costa norte de Angola (sobretudo Ambriz e Cabinda) e também da África oriental, do Golfo de Biafra e da Alta Guiné, com destino ao Brasil, em navios de bandeira portuguesa, mas também norte-americana; no período de 1837 a 1851, os irmãos Fonseca desembarcaram nas praias brasileiras quase 18.000 escravos, dos 20.000 obtidos na África. Assim, mesmo no terreno das suposições, não se pode deixar de lado qualquer tipo de informação sobre eles.

⁷⁰ Robert Conrad, *Os tumbeiros*, p. 121. "Manoel Pinto da Fonseca iniciou sua carreira como 'um criado subalterno em um estabelecimento mercantil, dispondo de recursos muito limitados'; 'em 1837, contudo, junto com seus irmãos e um grupo de seguidores, ele entrou para o tráfico crescente, e em sete ou oito anos era um dos homens mais ricos do Brasil'". O nome de Manuel Fonseca aparece mencionado no ofício de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado (1854) e em obras sobre o tráfico no século XIX, atuando em diversos portos da costa angolana e em Moçambique; Roquinaldo Amaral Ferreira, "O relatório Alcoforado", *Estudos Afro-Asiáticos*, n. 28 (1995), pp. 219-29; José Capela, *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, Porto: Edições Afrontamento, 2002, pp. 160-1; e agindo em Angola e nas regiões próximas a Cabinda, em longos trechos da obra de Ana Flávia C. Pires, *Tráfico ilegal de escravos*, pp. 109-12.

em que, não se sabe exatamente por que, eram cobiçadas pelas autoridades alfandegárias de Luanda, que procuravam confiscá-las:

A nossa casa de Loanda, depois de ter estado fechada e sellada, foi igualmente alliviada do seqüestro, por uma porção de tempo, pela authentica prova que deu o senhor Fonseca, de ser o verdadeiro dono de tudo o que havia sido confiado ao seu cuidado; e desde então, pode elle continuar com o seu negócio sem estorvos, por sua própria conta. Immediatamente levantamos ancora [...] ⁷¹

Embora de forma discreta, os testemunhos de Georg Tams vinculam as mercadorias trazidas por Ribeiro dos Santos ao contexto dos negócios desenvolvidos pela casa mercantil de Manoel Pinto Fonseca, cuja importância no comando de uma rede de fornecedores e de receptores no mundo atlântico foi estudada por Mary Karash.⁷² Segundo ela, apesar da ilegalidade de seus negócios e, portanto, de uma relativa descrição sobre eles nas fontes, relatórios feitos pelo cônsul norte-americano na Inglaterra, dirigidos a Washington, permitiram-na reconstituir em detalhes as transações e as artimanhas usadas pelo grande mercador, sobretudo na década de 1840. Entre elas, o aporte a pequenos e médios fornecedores de escravos, a consignação de mercadorias, vindas sobretudo da Inglaterra, a propriedade ou o aluguel de navios que portavam bandeiras de diferentes nacionalidades, sobretudo dos rápidos veleiros construídos em Nova York, Baltimore e Filadélfia, de bandeira norte-americana, ainda livre de ser abordada pelo esquadrão inglês.⁷³ Embarcações que transitavam carregadas ora de produtos legítimos, ora de escravos, exatamente com o intuito de burlar e confundir a fiscalização nos mares. Além da sede no Rio de Janeiro, os negócios de Fonseca espalhavam-se por entre feitorias montadas principalmente em Cabinda, mas também em Ambriz, e se estendiam em direção aos territórios africanos da costa oriental, sobretudo em Quelimane e Moçambique. Nes-

⁷¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. II, p. 63.

⁷² Mary Karash, *The Brazilian Slavers*, pp. 29-30.

⁷³ Gerald Horne, *O sul mais distante. Os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 55. Sobre o mesmo tema: Leonardo Marques, “A participação norte-americana no tráfico transatlântico de escravos para os Estados Unidos, Cuba e Brasil”, *História: Questões & Debates*, n. 52 (2010), pp. 87-113.

se contexto, não é leviano identificar Ribeiro dos Santos como um dos seus fornecedores, trazendo mercadorias a ele consignadas, principalmente produtos ingleses comumente vistos nos mercados africanos.

De outra parte, nos textos de época, os mercadores de escravos aparecem próximos a outros ramos de negócios e interesses. As relações que esses grupos mantêm entre si, bem como as indicações feitas sobre eles, denotam o processo de diversificação dos negócios africanos, talvez como a resposta mais imediata às tentativas de conter o tráfico, desde a medida de Sá da Bandeira, de 1836, mas que não implicou em sua desarticulação imediata. De Arsênio a Ana Francisca, passando por Ana Joaquina ou mesmo pelo obscuro e solitário Nicolau Tabana, encontramos historicamente configuradas as situações de investimento de parte dos lucros altíssimos do tráfico de escravo em outros empreendimentos, ou pensados em projetos futuros. Tanto Ana Joaquina, quanto Ana Francisca possuíam plantações de açúcar na região do rio Bengo, ao norte de Luanda e em Moçamedes, e tanto uma como outra subscreviam novos projetos. Ambas haviam participado da fundação da colônia de Moçamedes, onde mantinham agentes de suas firmas luandenses, para administrarem propriedades, mas também para gerenciarem a mercadoria recebida em barracões, escondidos longe do mar.⁷⁴ As Anas comerciantes de escravos eram também senhoras de roças em São Tomé.

Por sua vez, embora não diretamente ligado à sociedade luandense, mas um agente dos portugueses, Nicolau Tabana e seus interesses prenciam a transformação das posses comunais, sob a tutela tradicional dos sobas, em terras e palmares privativos dos europeus em territórios africanos. “Nunca eu havia visto tão bellas florestas de palmeiras”, diria Tams sobre as áreas pertencentes ao napolitano:⁷⁵

Na margem direita do rio [o Novo Redondo], havia uma interminável floresta de palmeiras, a qual vista d’uma altura que a dominava, parecia

⁷⁴ Jill Dias, “Angola”, p. 372. Um dos sócios, ou agentes, de dona Ana Francisca, em Moçamedes, era Bernardino José Brochado, autor de uma memória sobre a região: Bernardino José Brochado, “Notícia de alguns territórios e dos povos que os habitam, situados na parte meridional da província de Angola”, *Annaes do Conselho Ultramarino*, parte não oficial, Lisboa, 1ª série, n. 1 (1855), pp. 203-8.

⁷⁵ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 178.

communicar ao vale, que se estendia do lado do norte paralelo com a costa, uma extraordinária beleza. Nicolau tinha comprado aos negros vizinhos, uma considerável porção desta floresta por uma insignificante pensão annual, para della extrahir o vinho que formava o ramo mais importante do seu negocio. Os seus grandes rebanhos e manadas de gado se alimentavam também nesta extensa floresta; ao passo que um grande número de pequenos hortos ou plantações, abundantemente o suppriam de tudo o que mais necessitava para o sustento da vida.⁷⁶

Tratava-se de movimento similar ao que ocorria com a implantação dos arimos europeus existentes desde o século XVII e instalados às margens do Bengo, mas também em Cazengo, nos meados dos oitocentos. Distrito habitado por cerca de 17 chefes africanos, com relações de vassalagem com Portugal, que se mantinham em “ilhas de posses africanas”, em meio às concessões fornecidas pela Coroa aos chamados “barões do café”, alguns deles brasileiros, e onde se estruturava uma sociedade baseada no trabalho escravo, “proto-colonial”, na expressão de David Birmingham.⁷⁷

O poder dos mercadores de escravos era digno de nota e, por esse motivo, apareceu registrado em quase todos os relatos produzidos nas décadas de 1840, e naqueles que, décadas depois, procuraram traçar a história das sociedades da região. Enquanto a fama de Ana Francisca e sua história quase romanceada são a tônica do texto de Tams, a figura mais notável nos demais relatos é a de Ana Joaquina, mencionada raramente pelo autor.⁷⁸ Escritores da época, entre eles o comissário Francisco Valdez, ligado à comissão mista instaurada em Luanda em 1844, referiam-se aos atributos da dama, chamada pelos oficiais franceses que se hospedaram junto à sua casa de *A Rainha do Bengo*.⁷⁹ Não

⁷⁶ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 182.

⁷⁷ David Birmingham, “The Coffee Barons of Cazengo”, *Journal of African History*, v. 19, n. 4 (1978), pp. 523-38.

⁷⁸ A proeminência das mulheres nos negócios de escravos foi notada também por José Capela, entre os armadores da década de 1840, que agiam em Moçambique, sendo elas igualmente donas de prazos na região. José Capela, *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, p. 152.

⁷⁹ Francisco Valdez, em visita à região do rio Bengo, em 1858, onde, além das propriedades em Golungo Alto e Guifandonfo, Ana Joaquina possuía uma plantação de açúcar, com cerca de 1.400 escravos, notou: “a grande atração, no entanto, era na querida dama que presidia esta

se tratava da única dona de arimos, de escravos e de navios com projeção junto à sociedade angolana; segundo Aida Freudenthal:

Entre as numerosas centenas de proprietários revelados pela documentação sobressaem varias ‘donas’ de arimos e de escravos pertencentes à sociedade luandense e benguelense de meados do século como Ana Ubertali, Apolinária Mattoso e Ana Joaquina dos Santos Silva. Os dados obtidos permitem afirmar que a acumulação de riqueza em suas mãos resultou não apenas dos benefícios alcançados através do tráfico, como da prática do comércio lícito e da exploração das terras que lhes pertenciam por herança ou por doação, recorrendo ao trabalho escravo. Destes casos o mais eloquente no domínio da iniciativa empresarial, materializada em investimentos no tráfico, no comércio e na agricultura e transformação da cana, é o de D. Ana Joaquina, eminente figura da sociedade luandense, traficante e proprietária de arimos no Bengo, curiosa personagem de compromisso entre a economia mercantil, a agricultura ‘tradicional’ e as novas estratégias empresariais. Sendo proprietária de vários prédios urbanos e de numerosos e extensos arimos.⁸⁰

De outra parte, o poder de que dispunha essa classe de mercados deve ser entendido também a partir da proeminência entre os grupos africanos, principalmente com seus parceiros de negócio, dos quais dependiam para a obtenção de mercadorias, para o livre trânsito das caravanas, ou ainda com os que formavam suas clientelas. Entre os habitantes da cidade de Novo Redondo que haviam construído suas cabanas em torno da moradia fortificada de Nicolau Tabana, Georg Tams nota, além da extrema fidelidade e devoção a ele, o fato de comporem seus comissários nas negociações com o interior e sua guarda particular. Um poder incontestemente emanava das aparições econômicas e pontuais:

casa e à qual os galantes oficiais franceses haviam dado o nome de *A Rainha do Bengo* [...] um título que ela merecia em consequência de suas maneiras amáveis, e sua grande hospitalidade que ela dava a todos os que eram afortunados em ser seus convidados. Todos os arranjos domésticos eram de uma grande elegância, tudo sendo ordenado da mesma forma que nos estratos mais superiores de Portugal, país do qual ela era nativa. Ela também caiu vítima daquela tirânica e implacável e fatal febre, que não olhava nem para idade, riqueza, beleza nem sexo”, apud Douglas Wheeler, “Angolan Woman of Means: Dona Ana Joaquina dos Santos e Silva, mid-19th Century Luso-African Merchant Capitalist of Luanda”, *Santa Barbara Portuguese Studies*, n. 3 (1996), p. 287.

⁸⁰ Aida Freudenthal, *Arimos e fazendas*, pp. 154-5.

No dia em que ali chegamos, celebrava-se nella uma festividade, em honra da qual o senhor Nicolau apresentou um refresco que se prolongou por toda a noite. Uma porção de mesas cobertas de abundante mantimento estava collocada em frente da igreja, às quaes tinham livre acesso todos os habitantes. [...] O senhor Nicolau não tomou parte alguma neste entretenimento, e apparecendo somente por acaso à sua porta, era sempre nessas occasiões saudado como príncipe por toda aquella gente com altas aclamações. Já se aproximava a madrugada, quando a multidão se foi pouco a pouco retirando.⁸¹

Também a fama de dona Ana Joaquina atravessava os sertões e atingia o longínquo reino dos lundas com o qual procurava fazer acordos comerciais, enviando seus intermediários, entre eles o sertanejo brasileiro Rodrigues Graça, que realizaria, entre os anos de 1843-46, a seu mando, uma expedição ou missão diplomática à capital (mussumba) do reino Lunda.⁸² Anos mais tarde, percorrendo as mesmas regiões, Henrique de Carvalho ouvia falar de *Ná-Andêmbó*, ou *Andembo-ia-Lala*, senhora considerada muito poderosa em razão de sua proximidade com o Muatiânvua Noéji e da riqueza de seus armazéns.⁸³ Também expressivo é o testemunho de Antonio Gil:

⁸¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, pp. 179-180.

⁸² É extensa a bibliografia sobre a mercadora. Citada tanto nas interpretações atuais, quanto nos relatos dos viajantes que passaram por Luanda e Angola, Ana Joaquina aparece nas obras já citadas de Anne Stamm, Mário António Fernandes de Oliveira, Jill Dias, Isabel de Castro Henriques. Entre os estudos específicos: Júlio de Castro Lopo “Uma rica dona de Luanda”, *Portucale*, n. 3 (1948), pp. 129-38; Douglas Wheeler, “Angolan Woman of Means: Dona Ana Joaquina dos Santos e Silva”; José Curto, “Resistência à escravidão na África: o caso dos escravos fugitivos recapturados em Angola, 1846-1876”, *Afro-Ásia*, n. 33 (2005), pp. 67-86. É de surpreender que, enquanto a figura do traficante Arsênio é marcada por avaliações depreciativas, as narrativas de época e mesmo a historiografia mais recente foram complacentes em relação a ela. Na documentação das comissões mistas e na base de dados sobre as viagens transatlânticas relacionadas ao tráfico, seu nome é uma impressionante constância; seu navio, por exemplo, o bergantim *Maria Segunda*, aparece registrado em pelo menos 10 ocasiões, entre 1835 e 1846, carregando comprovadamente escravos para diferentes regiões das Américas: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, baía de Sepetiba, Ilha Grande, Cuba (Havana) e Montevidéu; a barca saía com frequência de Luanda, mas também de Ambriz, de Benguela, com escalas em S. Thomé: *The Trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*, <http://www.slavevoyages.org>, acessado em 31/05/2009.

⁸³ Henrique de Carvalho, *apud* Beatrix Heintze, *Pioneiros africanos. Caravanas de carregadores na África centro-ocidental (entre 1850 e 1890)*, Lisboa: Ed. Caminho, 2004, pp. 138-9. Sobre a importância dos relatos desse expedicionário português, sobretudo no

Vi pretos da Lunda em Loanda na casa de uma senhora que ao tempo era das que mais negociava para o sertão. Tinham vindo atraídos pela fama de seu negócio e supunham-a talvez uma das grandes princezas do Moeniputo. Contou-me que quando chegaram se haviam prostrado diante della ao costume da terra, tributando-lhe uma espécie de adoração. Acrescentou que todos se reputavam escravos de seu dinasta, cujo poder é tão grande que não pode jamais sair do âmbito da casa em que habita, e que provavelmente não passa de vasta galeria de casas ou cubatas de palha, fechadas em torno.⁸⁴

É preciso considerar, como demonstra Vellut, que as dinâmicas comerciais africanas eram distintas das que aconteciam nas áreas dos portos entre os negociantes atlânticos e os das cidades costeiras. Suas regras com os mercadores estrangeiros e intermediários passavam por negociações marcadas por dispositivos da diplomacia, entre eles embaixadas, presentes e acordos imprescindíveis para o livre trânsito das caravanas e para o fluxo das mercadorias, em suas diferentes naturezas – homens e produtos.⁸⁵ Isso não pressupõe, no entanto, afirma o mesmo autor, que as sociedades do interior não estivessem sujeitas às flutuações do comércio mundial.⁸⁶

Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo foi um dos mais controversos personagens da história da sociedade luandense do século XIX; nem mesmo a historiografia atual se mostrou unânime na avaliação de sua figura histórica, sendo possível observar, entre os estudiosos, os seus partidários e os seus críticos, bem como aqueles que o consideram expoente de um protonacionalismo angolano.⁸⁷ Na época, sua trajetória foi

que concernem os testemunhos sobre os povos da região, consultar Elaine Ribeiro da Silva dos Santos, “Barganhando sobrevivência: os trabalhadores centro-africanos da expedição de Henrique de Carvalho a Lunda, 1884-1888” (Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, 2010).

⁸⁴ Antonio Gil, *Considerações sobre alguns pontos mais importantes da moral religiosa e systema de jurisprudência dos pretos do continente da África Occidental Portuguesa alem do Equador [...]*, Lisboa: Typographia da Academia, 1854, p. 14.

⁸⁵ J. L. Vellut, “Le royaume de Cassange et les réseaux luso-africains (ca. 1750-1810)”, *Cahiers d’Études Africaines*, 15, 57 (1975), pp. 117-36.

⁸⁶ J.-L. Vellut, “Le royaume de Cassange”, p. 133.

⁸⁷ É também extensa a bibliografia sobre Arsênio; entre outros: Carlos Pacheco, “Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo – uma vida de luta contra as prepotências do poder colonial em Angola”; Isabel de Castro Henriques, *Percursos da modernidade*, “Arsênio de Carpo: um agente das modificações africanas nos anos 1860”, pp. 226-32; João Pedro Marques,

marcada por altos e baixos. Depois de uma fase de grande proeminência política e econômica, Major das Ilhas Adjacentes à cidade de Luanda, na Província de Angola (1840),⁸⁸ Coronel Comandante das Províncias de Bié, Bailundo e Embo (1842)⁸⁹ e Comendador da Ordem de Cristo (1843)⁹⁰ e da Ordem da Conceição (1844),⁹¹ cargos e honrarias outorgados pela rainha D. Maria II, Arsênio de Carpo transformar-se-ia em inimigo número um do bem público, descrito como o grande traficante de escravos nos numerosos relatórios às autoridades metropolitanas, sobretudo nos endereçados ao ministro Sá da Bandeira, que demonstrava sinais de execrar seu pretense aliado.⁹² Em 1845, foi preso e depois expulso de Luanda por conta dos vínculos com o comércio dito ilícito, sendo este o primeiro ato do recém-empossado Governador, Pedro Alexandrino da Cunha.⁹³ No entanto, muito próximo a esses fatos, em 1848, o mercador reapareceria, pronto a executar planos destinados a viabilizar e reativar economicamente Angola, por meio da proposta de criação de uma companhia para explorar “um caminho de ferro com carros movidos a vapor”, da cidade de Loanda até o distrito de Calumbo, bem como de “levantar nas matas do rio Quanza uma Serraria de madeira também a vapor”.⁹⁴

“Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, *Análise Social*, n. 160 (2001), pp. 609-38; Mario Antonio Fernandes de Oliveira, *Alguns aspectos da administração de Angola*, pp. 167-96. Sobre as relações dos mercadores de Angola, particularmente Arsênio, com os negociantes de Pernambuco, ver João José Reis; Flávio Gomes e Marcus Carvalho, *O alufá Rufino*, pp. 146-78.

⁸⁸ IAN-TT, *Livro das Mercês D. Maria II*, v. XIII, p. 178, “Carta Patente de 18 de novembro de 1840”.

⁸⁹ IAN-TT, *Livro das Mercês D. Maria II*, v. XVII, pp. 203-4, “Carta Patente de 10 de dezembro de 1842”.

⁹⁰ IAN-TT, *Livro das Mercês D. Maria II*, v. XIX, pp. 108-9, “Título outorgado em 16 de março de 1843”.

⁹¹ Indicado pelo governador Lourenço Possolo, cf. Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, p. 329.

⁹² AHU, *Sá da Bandeira, Documentos*, Ordem 825; entre eles, cartas de Arsênio de Carpo ao ministro português, advertindo-o sobre várias questões: o contrabando de escravos e o de urzela, os territórios do norte de Angola, fora de controle e, finalmente, em 1851, o oferecimento de sua ajuda para o combate ao tráfico. Na fórmula de despedida “Loanda 20-5-51. Amigo muito obrigado e criado fiel Arcenio P. P. de Carpo”, a palavra “amigo” encontra-se riscada, possivelmente pelo ministro.

⁹³ Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, p. 330.

⁹⁴ Arsênio P. P. Carpo, *Projecto d’uma companhia para o melhoramento do commercio*; observe-se que são fundadores e sócios da companhia Silvano F. L. Pereira, de Londres, Arcenio P. P. de Carpo, de Loanda, A. V. R. Schut, d’Hamburgo e Eduardo Possolo. Segundo ainda a documentação consular, quando das discussões em torno do reconhecimento de

É significativo, para o presente estudo, notar que, entre os parceiros mencionados, encontravam-se negociantes ingleses e portugueses, como também o então Cônsul português em Hamburgo, André van Randvyk Schut, velho conhecido dos ofícios produzidos pelo mesmo consulado à época de Ribeiro dos Santos. Além disso, foi possível comprovar a estreita relação entre Schut e Ribeiro dos Santos, sendo ele um dos sócios da casa comercial Santos & Monteiro, de Altona, aparecendo, em 1842, como o responsável pelo processo de acertos da firma com os credores, antes de ser oficializado como Cônsul português no reino da Dinamarca, junto ao cargo que já ocupava, em Hamburgo, desde a morte de Ribeiro dos Santos.⁹⁵

É de supor que o poder de Arsênio se estendesse em direção ao interior. Embora no relato de Tams não fiquem evidenciadas as redes mercantis e sociais articuladas por ele com as populações africanas, depois de sua expulsão de Luanda, em 1851, transferiu a base de seus negócios para as feiras existentes na hinterlândia de Luanda ou um pouco além dela. Isabel de Castro Henriques, seguindo as indicações feitas nas obras de Henrique de Carvalho, localiza-o ali, aguardando as caravanas imbangalas de marfim, cera e borracha, em Cassange, e também em Malange, um dos principais centros de trocas do interior angolano, a partir da metade do século.⁹⁶ Em outro trecho, a mesma historiadora utiliza-se de um ofício do chefe da feira de Cassange ao Governador Geral, citado também por Henrique de Carvalho, em que se noticia a passagem de uma caravana conduzida pelo “senhor comendador Arsênio Pompílio Pompeu”, composta por cerca de 800 serviçais, carregados de mercadorias – fazendas, pólvora e miçangas, estimadas em 86 contos de réis.⁹⁷ Por fim, no mesmo período, é destacada a participação

André van Randyk Schut como cônsul português em Hamburgo, no ofício de 17 de janeiro de 1843, ao Ministro de Estado dos Negócios estrangeiros, constava que “o Chevalier A. van Randvyk Schut que depois do falecimento do Me. dos Santos se apresenta como o único chefe da casa de comercio deste nome, mas foi obrigado a ceder a administração aos comissários e a lhes confiar um acordo com os credores”; com cópia de um ofício da mesma legação, ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, de dezembro de 1842, AHD-MNE, Lisboa, *Legação de Portugal em Copenhagem*, pasta 1843.

⁹⁵ AHD-MNE, Lisboa, *Legação de Portugal em Copenhagem*, pasta 1843.

⁹⁶ Isabel de Castro Henriques, *Percursos da modernidade em Angola*, p. 528.

⁹⁷ Henrique Dias de Carvalho, *O Jagado de Cassange*, apud Isabel de Castro Henriques, *Percursos da modernidade em Angola*, p. 529, “Ofício de Ventura José, em Malange, 16 de fevereiro de 1864”.

de Arsênio na recuperação da feira de Cassange e na pacificação do comércio do interior, aparecendo ora como emissário do poder português em embaixadas, ora conduzindo presentes e realizando acordos com os jagas locais.

O estado do commercio aqui é o mais lisonjeiro possível em todo o sentido, porque os pretos estão muito submissos, não usando já das impertinências que d’antes esgotavam a paciência ao comprador: de maneira que o negociante Carvalho, que em menos de dois dias depois da sua chegada comprou sem grandes esforços para mais de mil e quinhentas libras de cêra e algum marfim, ficou admirado de assim o ter conseguido, pela experiência que tinha do modo extremamente moroso como antigamente se fazia aqui o negocio.⁹⁸

Nessa linha de raciocínio, é preciso acrescentar um elemento a mais reiterado na interpretação de Jill Dias: o de que, após a proibição e o efetivo estancamento do tráfico em direção ao Brasil, e pouco depois a Cuba, parte da “elite crioula” de Angola se havia movimentado em direção ao interior, agindo uma vez mais como intermediária no comércio de escravos, direcionado agora para os setores das grandes plantações africanas, entre elas as de cacau, em São Tomé.⁹⁹

Relativo ainda à ordem social dominada pelos negreiros, outros personagens aparecem descritos em minúcias no relato de Tams, reafirmando a qualidade da narrativa como fonte para o estudo da história social de Angola daquela época, bem como sua expressividade na radiografia de uma sociedade inserida direta ou indiretamente nos movimentos do tráfico quase ilícito e em outros negócios. Entre os luso-africanos, ou portugueses que tinham escolhido o interior da África central como lugar de moradia já há muito tempo, envolvidos nos negócios das caravanas de marfim e de cera, destaca-se o encontro de Tams, em Benguela, com os que seriam denominados de sertanejos.¹⁰⁰ Em sua

⁹⁸ Henrique Dias de Carvalho, *O jagado de Cassange*, apud Isabel de Castro Henriques, *Percursos da modernidade em Angola*, p. 530, “Ofício de José Libório, Chefe da Feira de Malange, em 1864”:

⁹⁹ Jill Dias, “Relações econômicas e de poder no interior de Luanda, c. 1850-1875”, in Maria Emilia Madeira Santos, *Atas da I Reunião Internacional de História de África*, Lisboa, IICT, 1989, p. 70.

¹⁰⁰ Sobre os sertanejos do Bihé e a mais importante figura dessa época, Silva Porto, ver os vários

observação, sublinha a pressa que esses homens tinham em voltar para seus redutos do interior:

Quando os seus negócios os obrigavam a vir à costa, eles os concluíam com a maior brevidade, e se apressavam a voltar para o interior; o qual eles nunca cessavam de engrandecer pela sua extrema beleza e saudável clima [...] e os europeus que como acabei de dizer viviam em perfeito retiro no interior, me certificaram de que gozavam de uma tranquila e completa segurança, nas suas isoladas posições.¹⁰¹

Nas partes relativas às ambiências urbanas da Angola portuguesa, tanto em Luanda como principalmente em Benguela, Tams testemunha a chegada das caravanas vindas do interior, com os libambos de cativos e estes com suas marcas identitárias, penteados característicos e alguns com vestes e adereços. Além disso, com sensibilidade, é capaz de perceber e fazer longas digressões sobre os pequenos habitantes das cidades: canoieiros, empacaceiros, prostitutas, quitandeiras e quitandeiros. Nas movimentações dos portos, observa ainda os canoieiros cabindas ou “cabindanos”, como os denominou, segundo ele, considerados os melhores de todos os que eram recrutados. Flagra assim aspectos da comunidade cabinda de Luanda, que se tornou historicamente significativa em razão de sua competência, errância e uma tradição diaspórica, similar à dos krus da África Ocidental, que remontava ao século XVII.¹⁰²

ensaios reunidos por Maria Emilia Madeira Santos, *Nos caminhos de África. Serventia e posse, Angola, século XIX*, Lisboa: IITT, 1998. Sobre as caravanas do Bihé, Beatrix Heintze, *Pioneiros africanos*, pp. 299-350.

¹⁰¹ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, pp. 121-2.

¹⁰² Sobre os canoieiros cabindas, o processo de sua diáspora mercantil, suas grandes embarcações e participação no comércio de escravos, ver Phyllis M. Martin, “Cabinda e os seus naturais: alguns aspectos de uma sociedade marítima africana”, *Revista Internacional de Estudos Africanos*, n. 3 (1985), pp. 41-61; Phyllis M. Martin, “The Cabinda Connection: An Historical Perspective”, *African Affairs*, v. 76, n. 302 (1977), pp. 47-59. Sobre os rótulos dados a eles como cabindas nas fontes portuguesas, Jill Dias, “Novas identidades africanas em Angola no contexto do comércio atlântico” in Cristiana Bastos, Miguel Vale de Almeida e Bela Feldman-Bianco (org.), *Trânsitos coloniais. Diálogos críticos luso-brasileiros* (Campinas: Editora da Unicamp, 2007), pp. 315-43. Também as referências João de Mattos E. Silva, *Contribuição para o estudo da região de Cabinda*, Lisboa, 1904; sobre a tradição que permanece no século XIX, “entre as fontes do século XIX é difícil encontrar um homem [de Cabinda] de idade de 20 anos que não tenha estado no exterior (fora de casa)”, p. 14. Sobre os canoieiros krus e sua diáspora, Elaine Ribeiro da Silva dos Santos, “Nas engrenagens do tráfico: grupos africanos e sua atuação nos portos do Golfo do Benin”, *Anais do XIX*

Em sua narrativa, descreve-os dominando a movimentação do cais de Luanda também com suas rodas de adivinhação.

Apenas tínhamos aportado do navio, quando os nossos quatro robustos remadores cabindanos, que não obstante eram escravos, romperam a sua desharmoniosa e célebre cantinela. Parecia ella uma palestra continua entre duas partes, principiando pelo mais velho dos remadores, que dava começo a cada uma das estrófes, a qual respondiam os outros como uma antístrofe. O rompimento desta desagradável monotonia era – Abu 0 bu – bu – bu, a que os coros respondiam, Abia. O entoador articulava em português, *Quem virô o mundo?* Ao que os outros respondiam, *Maria Segunda*. Elles concluía depois em linguagem cabindense [...]¹⁰³

O sentido da estrofe da cantinela dos cabindas é expressivo para os leitores acostumados com as principais figuras de Luanda: – *Quem virô o mundo* – *Maria Segunda*. Pode ser remetido a aspectos da movimentação histórica apreendidos pelos cabindanos: referência ao nome da soberana reinante que, por sua vez, batizava o de uma das embarcações mais prestigiosas do porto, o barco *Maria Segunda*, pertencente a Ana Joaquina. Pode-se também seguir as pistas deixadas por J. L. Vellut: segundo ele, entre as miçangas comercializadas nesta época na África central, trazidas do Oriente, existia uma, chamada *kampakala* ou *Maria Segunda*, grandes pérolas vermelhas, rajadas de branco, que eram as mais cobiçadas na corte do império Lunda.

No reino africano de Ambriz: as dinâmicas de um porto livre e a continuidade dos negócios da firma Santos & Monteiro

Entre outros aspectos, a importância da narrativa de Tams como fonte histórica deve-se ao registro que realiza de flagrantes do comércio semiclandestino de escravos, tanto nas áreas sob a tutela e a administração

Encontro Regional de História, ANPUH (2008), texto com resultados da pesquisa de Iniciação Científica, sob minha orientação.

¹⁰³ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, p. 201.

dos portugueses, em torno de Luanda, ou nas cercanias de Benguela, Novo Redondo e Moçamedes, como também nas zonas consideradas de livre trânsito e de livre comércio, sob a autoridade das sociedades africanas. Ambriz, para onde a expedição partiu depois dos entreveros em Luanda, era ponto privilegiado da movimentação registrada na primeira metade do século:

Nenhum domínio tinham os governos europêos neste território; e, por consequência, não havia a mais pequena restrição naquele infame trafico, tratando cada um do negócio d'escravos franca e abertamente como lhe aprazia. Estes desgraçados eram conservados nos "Kraals" dos seus possuidores até a ocasião do embarque; os quaes os mandavam para bordo de dia e de noite conforme lhes fosse mais conveniente.¹⁰⁴

A historiografia tem pontuado a importância crescente do tráfico de escravos nas porções norte da África centro-ocidental, áreas tributárias aos mercados e às rotas que se abriam em direção à bacia do Congo. Nessa região, os reinos de Ngoyo (e seu porto de Cabinda), Kakongo (e seu porto de Malembu) e Loango (e o porto do mesmo nome), bem como outros ancoradouros no rio Zaire, constituíam os terminais de importantes rotas africanas que se desenvolveriam ainda mais, em resposta às exigências europeias e atlânticas. Zona em grande parte fora da influência direta dos portugueses, foi frequentada por navios de todas as bandeiras, europeus e americanos, que participavam do comércio atlântico desde o século XVII. Ao lado disso, as restrições impostas em razão do controle cada vez maior tanto da esquadra inglesa que policiava os mares, como também da efetivação das leis antitráfico da metrópole portuguesa, faziam com que o centro das atividades dos tumbeiros se deslocasse das áreas ao sul para o norte, uma região onde eram maiores as possibilidades de negócios.¹⁰⁵ A dinâmica existente nessa fração da costa norte, entre os finais do século XVIII e a primeira metade do XIX, o aumento do trato de escravos, bem como o de mercadorias como o marfim, carregadas nos ombros dos escravos, constituíam provas

¹⁰⁴ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. I, pp. 111-2.

¹⁰⁵ Susan Broadhead, "Trade and Politics on the Congo Coast (1770-1870)" (Tese de Doutorado, Boston University, 1971), p. IV.

irrefutáveis de que as restrições impostas eram ações unilaterais de europeus que obliteravam o fato de que as sociedades africanas eram parceiras indispensáveis e, portanto, que a cessação dos negócios da escravidão dependia de seu convencimento.¹⁰⁶

Nessa região, a praça mercantil de Ambriz encontrava-se articulada a um intenso fluxo orientado pelo vale do rio Loje, chamado pelos historiadores de o “corredor Ambriz”. Em sua evolução no tempo, se, ao longo da década de 1770, era ancoradouro onde os grandes navios passavam ocasionalmente e que atraía os pequenos *sloopers* das embarcações fundeadas em Cabinda e em Loango, a importância de Ambriz cresceu, sobretudo com a intensificação da presença francesa e inglesa a partir dos finais do século XVIII,¹⁰⁷ convertendo-se com isso em palco das rivalidades das diferentes nacionalidades e das firmas ali estabelecidas. Trata-se também, após a independência do Brasil, de ponto preferencial de mercadores brasileiros que fugiam dos controles das autoridades de Luanda.¹⁰⁸ Tempos mais tarde, seria visitado por outros estrangeiros que o descreveram como escala importante das rotas do norte de Angola, no escoamento da produção de borracha.¹⁰⁹

Politicamente, até a década de 1850 Ambriz constituía território sob a soberania local, tendo sobrevivido aos ataques portugueses dos finais do século XVIII, com a vitória, em 1790, do Marquês de Mossul

¹⁰⁶ Entre outros autores, posição manifesta por Catherine Coquery-Vidrovitch, “L’esclavage en Afrique et l’Atlantique au XIX^{ème} siècle”, texto apresentado para discussão no *Seminário Internacional: o século 19 e as novas fronteiras da escravidão e da liberdade*, Unirio, UFRJ, USP e Universidade Severino Sombra, Rio de Janeiro, agosto de 2009, p. 8.

¹⁰⁷ Susan Broadhead, *Trade and Politics*, p. 52; Phyllis Martin, “The Trade of Loango in the 17th and 18th centuries”, in David Birmingham e Richard Gray (orgs), *Pre-colonial Trade: Essays on Trade on Central and Eastern Africa before 1900* (Oxford University Press, 1970), pp. 139-161. A historiadora destaca ser esta uma região marcada pelas intensas rivalidades entre portugueses, franceses, ingleses e norte-americanos, o que ocorria também mais ao norte nos reinos do Loango, de Kakongo e de Ngoyo.

¹⁰⁸ Douglas Wheeler, “The Portuguese in Angola, 1836-1891. A Study in Expansion and Administration” (Tese de Doutorado, Boston University, 1963), pp. 79-82. Utilizando-se do testemunho de William Owen, em sua obra *Narrative of voyages*, de 1832, nota que os brasileiros, após a independência, não estando mais sujeitos às leis de navegação de Portugal, frequentavam com assiduidade os portos do norte.

¹⁰⁹ Beatrix Heintze, *Pioneiros africanos*, p. 308; Jelmer Vos, “The Economics of the Kwango Rubber Trade, c. 1900”, in Beatrix Heintze e Von Oppen (eds.), *Angola on the Move. Transport Routes, Communications and History* (Frankfurt am Main: Otto Lembeck Verlag, 2008), pp. 85-98.

sobre as tropas estrangeiras. Reino que manteve sua independência até a conquista pelos portugueses em 1855,¹¹⁰ foi cenário de disputas entre estes e os britânicos e para as quais seria mobilizado o argumento do direito histórico dos portugueses nas áreas africanas em que sua presença havia sido secular, sobretudo a partir das argumentações dos Viscondes de Sá da Bandeira e de Santarém.¹¹¹ Diante do quadro de disputas, não é de se estranhar o fato de ter sido destacada, na divulgação da obra de Tams, exatamente a presença das descrições sobre o “quase desconhecido reino de Ambriz”, observada por homens como Ritter e Evans Lloyd, vinculados às Sociedades de Geografia europeias.

Ao se aproximar da costa, foi nesse trecho da viagem que Tams avistou a esquadra britânica antitráfico e com ela entrou em contato, assim como com as grandes lanchas de guerra que, saídas do brigue *Water Witch, A Feiticeira das Águas*, faziam suas incursões em terra, muitas vezes destruindo não só os barracões dos negreiros como também as habitações dos africanos e os escravos neles guardados.¹¹² Muito bem armadas com pesada munição, essas lanchas eram temidas pela ação contra os “traficantes d’escravatura” e pelos excessos cometidos por suas tripulações que “surpreendiam amiudadas vezes os habitantes que viviam espalhados pela costa, apoderando-se por vontade ou por força, das provisões de que careciam”.

[...] logo depois da visita que nos fizemos, lançaram fogo a diferentes cabanas de negros; e alguns dos escravos que nelas haviam sido aloja-

¹¹⁰ Sobre a ocupação de Ambriz, René Pélissier, *História das campanhas de Angola. Resistência e revolta (1845-1914)*. Porto: Editora Estampa, 1986, pp. 126-28.

¹¹¹ Visconde de Sá da Bandeira, *Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares na costa occidental d’Africa*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1855; Manuel Francisco de Barros Santarém, 2º Visconde de, *Demonstração dos direitos que tem a coroa de Portugal sobre os territórios situados na costa occidental d’Africa entre o 5º grau e 12º e o 8º de latitude meridional e por conseguinte aos territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1855. Sobre a questão dos direitos históricos e sobre os viscondes: Isabel de Castro Henriques, *Percursos da modernidade*, pp. 34-5.

¹¹² Na historiografia sobre o tema, a narrativa de Tams é largamente utilizada para documentar a atuação do esquadrão africano e do brigue britânico *Water Witch*, bem como as ações de suas tripulações em terra e os incêndios indistintos dos barracões: Ana Flávia C. Pires, *Tráfico ilegal de escravos*, pp. 89-91; J. J. Reis, F. Gomes e M. Carvalho, *O alufá Rufino*, especialmente pp. 180-189.

das se escapuliram effectivamente, mas, também o marfim que nellas existiam veio parar a bordo dos navios, talvez fosse a que os induzia mais frequentemente a tais semelhantes surpresas [...]¹¹³

Uma vez em terra, Tams descreve a animação do porto africano, situado na embocadura do rio Loje, movimentado pela chegada de caravanas vindas do sertão remoto, carregadas de mercadorias que abarrotavam os armazéns: dentes de elefante e de hipopótamo, gomas e ceras em quantidade que o surpreenderam. Na região portuária, foram por ele identificados os armazéns dos mercadores estrangeiros, chamados de *kraals*, sendo três deles de portugueses, três de norte-americanos e um de brasileiro, servidos por cerca de 150 a 200 pessoas, na maioria africanos livres – bases de grandes casas comerciais da Europa, da América ou mesmo de Luanda.¹¹⁴ Seu relato enfatiza a dominância do comércio de escravos nessa região – “o commercio da escravatura era o único de que aqui se tratava” –¹¹⁵ embora se verifiquem algumas exceções. Entre elas, é certo que “se achava incluída a casa do senhor Ribeiro dos Santos, que havia ali estabelecida há alguns mezes; e em que só o escambo com o marfim lhes produzia grandes resultados”.¹¹⁶ Considerando os acordos que a comitiva realizou com o dirigente do reino de Ambriz, a visita de Tams indica a continuidade da expedição e dos negócios que a firma Ribeiro Santos & Monteiro, mesmo com a morte de seu chefe, fez questão de manter.

¹¹³ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. II, p. 104.

¹¹⁴ Susan Broadhead, *Trade and Politics on the Congo Coast*, p. 144. Também num ofício datado de 1840, feito a mando do governador geral de Angola, encontram-se listadas algumas dessas “barracas”: de Luis Antonio de Carvalho Castro, Francisco Teixeira de Miranda, José Francisco Roxa (todos eles portugueses) e dois norte-americanos, Charles Chutz (ou Schutz?, como cita Tams) e Francisco Sexton. A maioria deles condicionava em seus depósitos mercadorias como pólvora, armas, pontas de marfim, vinho, aguardente e uma grande diversidade de fazendas. AHU, *Correspondência dos governadores de Angola*, Inventário das barracas do Ambriz em 1841, pasta 4, ofício 165, doc. 4, “Exame que se procedeo nas fazendas, e mais gêneros, existentes nas barracas do Ambriz”, Ambriz, 6 de novembro de 1840. Agradeço a Aldair Carlos Rodrigues a ajuda na localização deste documento. Sobre os barracões africanos, ver Jaime Rodrigues, *De costa a costa*, particularmente pp. 67-73; João Pedro Marques, “Tráfico e supressão no século XIX”, p. 157: “traço típico destes estabelecimentos permanentes criados pelos agentes das casas brasileiras e cubanas espalhados pelos portos e rios africanos”.

¹¹⁵ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. II, p. 111.

¹¹⁶ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. II, p. 113.

No que diz respeito à viagem, foi essa uma das raras ocasiões em que o médico se deslocou da costa para visitar regiões no interior, tendo oportunidade de descrever com minúcias o reino africano de Ambriz e a recepção dada aos europeus na capital, Quibanza, localizada a cerca de três léguas da costa. Nessa excursão, Tams avaliou os usos e costumes de seus habitantes, as formas de moradia e recolheu apetrechos e imagens que, segundo Beatriz Heintze, seriam levadas por ele para a Europa – cestos, pentes, peças de vestuário, adornos e feitiços – e mais tarde depositadas no Museu de Etnologia de Lipsia, na Saxônia.¹¹⁷

Obtive, pois, bastantes arcos, setas, e algumas azagaias de ferro, ornadas na parte inferior com cabelo de cabra, algumas cacheiras de pão pesado, bastantes lanças de sete pés de comprimento, pouco mais ou menos, duas adagas, e um sabre muito bem acabado, dum negro de S. Salvador.¹¹⁸

O viajante considerou “os negros de Ambriz de inteligência superior”, em comparação com outros grupos africanos e, da mesma forma que com os de Cabinda, atribuía isso ao estado político e moral desses povos, como também de estarem afastados dos missionários portugueses. Segundo ele, uma prova dessa superioridade era o fato de não serem observadas nos seus corpos as incisões características dos demais africanos que encontrara em sua viagem.

Na oportunidade da visita, Tams observou a corte de D. André, o dignitário do reino, não economizando ironias e desqualificações; descreveu atentamente suas vestimentas, algumas delas nitidamente de origem europeia, e suas insígnias: “um bastão de cana cravejado de reluzentes cabecinhas de pregos de cobre” e um barrete, segundo o médico, a parte mais jocosa de seu equipamento: feito de esteira, cheio de pregas e que se acomodava mal à sua cabeça. Em torno do rei, encontravam-se seus principais colaboradores, chamados de *mafooks*, intermediários nas negociações com os mercadores no porto, uma vez que ao rei era interdita a visão do mar.¹¹⁹ Enumerou ainda alguns dos

¹¹⁷ Beatrix Heintze, *Exploradores alemães em Angola*, p. 391.

¹¹⁸ Georg Tams, *Visita às possessões portuguesas*, v. II, p. 130.

¹¹⁹ Tal como ocorria em outros reinos, sobretudo quando as capitais se localizavam no interior; a interdição foi verificada no Congo e entre os costumes do reino de Abomey, cf. Catherine Coquery-Vidrovitch, “L’esclavage en Afrique et l’Atlantique au XIX^{ème} siècle”, p. 5.

presentes que haviam sido trazidos de Hamburgo, entre eles “botas rusianas pomposamente bordadas” que, calçadas e combinadas com uma certa nudez, davam-lhe uma fisionomia ridícula. No entanto, em que pesem tais observações, tudo indica que as relações eram amistosas e prevalecia o reconhecimento mútuo de autoridades. Em determinado momento do encontro, o rei indagou sobre a doença que havia tirado a vida de Ribeiro dos Santos e lamentou sua morte.

Subjacente a todo o cerimonial de recepção na corte de D. André, descrito por Tams, fica clara a intenção dos visitantes em estabelecer um acordo político que reconhecesse o direito da casa de Santos & Monteiro em comercializar no porto de Ambriz. Nas conversações, os agentes da firma hamburguesa prometiam observar restritamente as leis e os costumes do país, em troca de proteção, comprometendo-se a pagar multas no caso de infrações, dando, portanto, continuidade aos negócios da firma na África centro-ocidental.

Epílogo: José Ribeiro dos Santos, os desafios à Coroa e as feitorias da urzela

Nas considerações feitas neste artigo, tem sido possível reavaliar o empreendimento e as intenções de negócio de Ribeiro dos Santos, informados somente em parte pelo texto de Georg Tams. A princípio, é possível concluir que a intensificação do comércio pretendido entre a costa da África e as cidades do norte europeu, bem como as relações entre Lisboa e os portos hanseáticos foram metas do consulado de José Ribeiro dos Santos, tal como são reveladas na documentação diplomática e na correspondência assídua que o cônsul manteve com os Ministros dos Negócios Estrangeiros, entre eles o Visconde de Sá da Bandeira. Em outra direção, a obra de autoria de Ribeiro dos Santos, *Traité du Consulat*, publicada em Hamburgo em 1839, sistematizava, além das regras que ele considerava substantivas para os emissários portugueses no exterior, as funções destes como porta-vozes dos interesses mercantis da Coroa, como representantes judiciais nas querelas que envolviam os portugueses residentes nos locais em que serviam e, na época em questão, como responsáveis por promover o combate ao tráfico de escravos.

Assim, em vários sentidos, a atuação de Ribeiro dos Santos era exemplar. Durante sua gestão diplomática, preocupava-se com a situação política dos países da Europa e com a de Portugal, envolvia-se nas lutas travadas na metrópole, representava os direitos de Portugal em conversações com a diplomacia britânica, lutava em prol dos direitos comerciais preferenciais que seu país natal, do qual era fiel servidor, poderia obter.¹²⁰ Controlava o movimento dos navios de bandeira portuguesa, assistia a naufragos portugueses e também acompanhava processos ruidosos nos tribunais locais sobre a suspeição de tráfico de escravos, uma vez que as cidades hanseáticas haviam igualmente assinado tratados antitráfico com a Grã-Bretanha.¹²¹ E, após esses embates nos tribunais locais, abrigava os tripulantes portugueses envolvidos nesses processos em suas próprias embarcações.

Quanto ao comércio africano, a grande meta dos últimos anos de sua vida, pode-se afirmar que seus horizontes eram sem dúvida mais amplos do que o trato da escravatura, contra o qual por vezes se manifestara. As mercadorias que seus navios portavam eram escolhidas ao gosto das sociedades africanas, mas também atendiam às necessidades das populações de origem europeia, estabelecidas nas cidades luso-africanas. Isso explicava em parte suas ligações com os negociantes mencionados por Tams, uma vez que, com tecidos, miçangas, bebidas e armas, vindas do norte da Europa e de Portugal, se compravam indistintamente marfim, escravos, cera, urzela e óleos. Além disso, dependendo do produto que se pretendia negociar nessa troca, os locais de obtenção poderiam ser os mesmos. No contexto dessa íntima correspondência, Valentim Alexandre colocou as chamadas “feitorias da urzela” – “pontos de apanha do musgo, em que se utilizava a mão-de-obra escrava, situados em locais que permitiam o acesso dos navios”, mas, de certo, segundo ele, igualmente portos de exportação de escravos vindos do interior, utilizados numa atividade produtiva enquanto aguardavam o

¹²⁰ AHD-MNE, Lisboa, *Consulado em Hamburgo*, Caixa 487, 1833-1859, onde se concentra a documentação referente a seu consulado.

¹²¹ Harral Laudry, “Slavery and the Slave Trade in Atlantic Diplomacy, 1850-1861”, *The Journal of Southern History*, v. 27, n. 2 (1961), pp. 184-207; Lawrence Hill, “The Abolition of the African Slave Trade to Brazil”, *Hispanic American Historical Review*, v. 11, n. 2 (1931), p. 165.

embarque.¹²² Não resta dúvida que Ribeiro dos Santos mantinha muitos desses estabelecimentos, sobretudo em pontos do litoral ao sul de Benguela.

Relacionado a isso, a razão da semiclandestinidade que o empreendimento de Ribeiro dos Santos deixava transparecer, para além das transações com os mercadores negreiros, tornou-se relativamente mais clara quando ficou patente a intenção firme do comendador em comercializar uma matéria-prima cuja importância era crescente nas indústrias têxteis da época: a urzela. Em ofício dirigido por ele a D. Maria II, como também ao Conselho de Governo sediado em Luanda, nos inícios de novembro de 1841, Ribeiro dos Santos requeria com energia a liberação de seus navios, parados no porto, carregados desse produto que pretendia transportar para Londres.¹²³

Entre outras mercadorias do escambo africano, a urzela,¹²⁴ utilizada na tintura de tecidos, sobretudo nas indústrias inglesas e holandesas, constituía-se exclusivo da coroa desde cerca de finais do século XVIII.¹²⁵ Ao contrário de outros gêneros, como o marfim e a cera, cuja comercialização já havia sido liberada, ainda eram mantidas interdições ao seu comércio, sendo somente autorizada sua exportação a partir de 1837, em navios portugueses, para portos portugueses.¹²⁶

¹²² Valentim Alexandre, *Origens do colonialismo português moderno*, Lisboa: Sá da Costa Editora, 1979, p. 52.

¹²³ AHU, SEMU, DG, *Correspondência de Angola*, Ordem 594. “Ofício do Comendador José Ribeiro dos Santos, em 2 de novembro de 1841”.

¹²⁴ “O que vulgar e mercantilmente se chama urzela, é a fécula roxa que se prepara de duas espécies de líquenes, a qual dissolvida em água quente, dá na tinturaria grande número de cores de mais ou menos estimações [...] a melhor e mais estimada é a que se prepara em Inglaterra, Itália, e ainda na mesma França, e Holanda, com a verdadeira erva urzela das ilhas do arquipélago, Canárias, Cabo Verde etc. e por isso conhecida por esses nomes”. E, mais adiante, “conhecida com o sistema de Lineu com o nome de *LICHEN ROCCELLA* [...], cresce pelos rochedos, os mais áridos e expostos de ordinário aos vapores do mar, em muitas ilhas, como são as do arquipélago do Levante, as das Canárias, Madeira, Porto Santo, Açores, e as de Cabo Verde, onde se acha em abundância”: João da Silva Feijó, “Memória sobre a urzela de Cabo Verde”, in *Ensaio e memórias econômicas sobre as ilhas de Cabo Verde (século XVIII)*. Apresentação e comentários de António Carreira, Lisboa: Academia de Ciências de Lisboa, 1986.

¹²⁵ João da Silva Feijó, “Memória sobre a urzela de Cabo Verde”, p. 40.

¹²⁶ Segundo Valentim Alexandre, o Decreto de 17 de janeiro de 1837, que manteve o exclusivismo da metrópole na comercialização da urzela, ficou sendo este o único; o monopólio, segundo o autor, atendia aos desejos da burguesia mercantil lisboeta na manutenção de

A importância do produto vinha sendo apontada desde a época pombalina, como um dos que poderiam dinamizar as relações econômicas entre Portugal e suas conquistas.¹²⁷ Mais tarde, em Angola, parece ter sido redescoberta como produto comercialmente viável, em torno de 1838, quando um relatório do governo colonial observava a enorme disponibilidade do musgo em toda a província.¹²⁸ Tempos depois, seria também matéria destacada por Arsênio de Carpo quando, em correspondência com o Visconde de Sá da Bandeira, datada de maio de 1851, propagava a necessidade de uma rápida anexação de Ambriz, em razão dos depósitos do produto que poderiam ser lá encontrados. Segundo ele, seria essa a forma mais adequada de coibir a presença constante de navios estrangeiros empenhados na comercialização da urzela, como também de contornar a resistência dos habitantes dessa região em explorar o produto, uma vez que “os pretos daquele lugar dizem que aquele musgo era feitiço que sendo tirado das árvores, nunca mais desembarcavam escravos”:

Já que Francezes e Hamburguezes ali vem direitos tomar a nossa urzella a frete e levaro a Londres [...] O movimento é grande, e seguro, tudo trabalha por ter urzella, marfim, azeite, gomas, café, tabaco, e mil outros gêneros do país, já [que] a 7 meses que não se fala de hum embarque de escravos”¹²⁹

Na correspondência em que Arsênio de Carpo se oferecia como aliado a quem ele chamava de *O Campeão da África*, defendia a urgência em se apoderar dos territórios ao norte para livrar a província de Angola de sua situação de penúria, em grande parte decorrente do final do tráfico de escravos.

Voltando ao cônsul, o que se conclui desse episódio é que, embora representante de Portugal nas cidades do Elba e do Báltico, amigo de

preços inferiores e na obtenção de lucro suplementar na comercialização do musgo com outros países da Europa. Cf. *Origens do colonialismo português moderno*, p. 46.

¹²⁷ Antonio Carreira, *As companhias pombalinas do Pará e do Maranhão, e Pernambuco e Paraíba*, Lisboa: Editorial Presença, s.d., p. 201.

¹²⁸ Isabel de Castro Henriques, *Percurso da modernidade*, p. 558, fornece informações sobre o produto extraído em Kissama e ao longo do litoral sul de Benguela.

¹²⁹ AHU, *Sá da Bandeira, Documentos*, Ordem 825, Pasta sem número, “Carta dirigida ao visconde de Sá da Bandeira, 20 de maio de 1851, por Arsênio Pompeu Pompílio”.

Sá da Bandeira e mantendo relações estreitas com a rainha, encontrava-se constrangido pela Coroa em seus objetivos maiores e, exatamente por isso, mostrava-se disposto a atuar fora de suas determinações. Contando com o beneplácito do governo de Luanda, infringiu regras e compartilhou com os negreiros a habilidade na burla e nos subterfúgios, bem como a preferência por locais em que a ingerência fiscal portuguesa não se fazia presente. É quase certo que as longas estadias em Benguela, bem como a projeção da expedição em direção à Ambriz – que ocorreu depois de sua morte em 1842 – estariam relacionadas a isso. Em ofício dirigido à rainha, em novembro de 1841, chegava a intimar a figura real:

Por sua justiça e amor pelo bem do paiz, a que tanto serviços há feito, não houver por bem suspender o embargo da urzella, terei de dar a vella para Ambriz e outros lugares independentes vizinhos, para alli vender e trocar os carregamentos de meus navios – Vasco da Gama, Camões, Sultana, Georgina, Esperança e Marianna Hedwiges, e perderá assim o Erario o direito que eu teria a pagar como acima deixo dito, alem d'elle mais o da sahida da urzella. V. Excia ordenará o que em sua sabedoria julgar conveniente. Assinado: o Cons^o José Ribeiro dos Santos.¹³⁰

Alguns dias depois desse ofício, contrariando as determinações da Coroa, e em troca dos direitos relativos à exportação, o Conselho de Governo de Angola, dirigido pelo então governador Manuel Eleutério Malheiro, liberou os navios carregados de urzela em direção a Londres. A condenação desse ato veio a seguir: em ofício de S.M., D. Maria II, datado de 12 de junho de 1842, a rainha condenava o flagrante desrespeito ao decreto de 17 de janeiro de 1837, exigindo a retratação dos envolvidos e o depósito nos cofres da Coroa dos valores recebidos pelo ato de desacato.¹³¹

No entanto, em data posterior, mas muito próxima à do incidente, cairiam também por terra tais interdições, motivadas substancialmente

¹³⁰ AHU, SEMU, DG, *Correspondência de Angola*, “Ofício do comendador José Ribeiro dos Santos, em 2 de novembro de 1841”; e cópia da “Acta da Sessão do Conselho de Governo, de 8 de novembro de 1841 e 15 de novembro de 1841”.

¹³¹ AHU, SEMU, DG, *Correspondência de Angola*, Ordem 597, “Ofício de S. M. ao Conselho, em 12 de julho de 1842, reprovando o desrespeito ao Decreto de 17 de janeiro de 1837”, que permitia somente aos navios portugueses a exportação da urzela a portos portugueses.

pela crescente importância das exportações de urzela entre os anos de 1838 a 1841. Como porta-vozes desses interesses, os mercadores de Luanda, entre eles D. Ana Joaquina dos Santos Silva, foram signatários de um requerimento, pedindo que lhes fosse concedido o direito de “exportar para portos estrangeiros [...] até 30 mil arrobas de urzella”, evitando o empate e o estrago do produto que então ocorria com frequência.¹³² Por volta de 1860, já eram significativas a recolha e a exportação do produto na região de Moçamedes, utilizando-se predominantemente escravos.¹³³ Assim, numa realidade marcada por intensas transformações, a liberação do comércio africano nas áreas de presença lusa coadunava-se com os interesses dos mercadores de Luanda e de Benguela e com a pressão indiscutível das sociedades africanas envolvidas com o comércio da cera, do marfim e da urzela e a ressonância disso nas ações dos mercadores atlânticos, europeus e americanos.

Texto recebido em 20/01/2011 e aprovado em 13/02/2011

¹³² Requerimento dirigido pelos negociantes de Loanda, “pedindo a Exportação da Urzella para portos estrangeiros, em navios estrangeiros e nacionaes”, Luanda 1 de outubro de 1848, apud José de Almeida Santos, “Reflexos do decreto de Sá da Bandeira proibitivo do tráfico da escravatura”, *Trabalho – Boletim do Instituto do Trabalho, Previdência e Acção Social*, n. 38, 2º trimestre, Luanda (1972), 105-7.

¹³³ Roquinaldo Amaral Ferreira. “O significado e os métodos do tráfico ilegal”, pp. 138-9. O autor discute e transcreve trechos da petição datada de 13 de abril de 1861, dos produtores da urzela na região de Moçamedes, entre eles Ladislau Américo Magyar, contra comerciantes que ainda realizavam o tráfico de escravos.

Resumo

Publicada em Hamburgo em 1847, e depois vertida para o inglês e o português, a obra de Georg Tams tem sido utilizada largamente pela historiografia, em razão da riqueza de detalhes que apresenta sobre a dinâmica do tráfico considerado ilegal pelas leis europeias. A familiaridade instigante do autor com situações desse comércio levou-me a investigar as contingências da viagem, no contexto dos empreendimentos de José Ribeiro dos Santos, Cônsul português em Hamburgo e em outras localidades do rio Elba. As feitorias de urzela (conforme Valentim Alexandre), que ele mantinha na ilha de Santo Antão, arquipélago de Cabo Verde, nas proximidades de Benguela e de Luanda e em territórios africanos ao sul do rio Zaire, associavam-no aos mercadores de marfim e de escravos que ali atuavam em seus barracões. Com isso, para além das proposições ideológicas, a obra coloca-se como testemunho ímpar da movimentação dos negreiros no Atlântico, nos anos de 1840. Em termos amplos, o artigo é um exercício metodológico que indica a contextualização histórica imprescindível para apreender a qualidade dos relatos de viagem como fonte da História da África.

Palavras-chave: Georg Tams – José Ribeiro dos Santos – tráfico de escravos – África Centro-Occidental – relatos de viagem

Abstract

Originally published in Hamburg in 1847, and then translated into English and Portuguese, the work of Georg Tams has been used by scholars because of its wealth of detail on the dynamics of the “illegal” period of the Atlantic Slave Trade. The author’s degree of intimacy with the mechanisms of slave trading led me to consider the circumstances of his journey in the context of the business of José Ribeiro dos Santos, Portuguese consul in Hamburg, with other cities in the Elbe River region. In particular, his factories on the island of Santo Antão, in the Cabo Verdean archipelago, as well as others near Benguela and Luanda, and African territories south of the Zaire River, for producing dye from the lichen Roccela Tinctoria (known as urzela in Portuguese), put him into direct contact with ivory and slave merchants in the region. Thus, in addition to its ideological propositions, Tams’ work constitutes unique testimony on the workings of the Atlantic slave trade in the 1840s. In a larger sense, the present article is also a methodological exercise that deals with historical context and travel accounts as sources for African history.

Keywords: Georg Tams – José Ribeiro dos Santos – Slave trade – West Central Africa – Travel writing